



SKRZYDLATA POLSKA

NR 22 (986) • 31. V. 1970 • ROK XXVI/XL • CENA 2 ZŁ

Uśmiech dziecka — to coś bardzo, bardzo pięknego i cennego. Wyraża radość ze spełnienia się marzeń, wdzięczność dla dorosłych za to, że zrealizowali Wielkie Pragnienie... Pamiętajmy o marzeniach dzieci, nie tylko w Międzynarodowym Dniu Dziecka. Zdjęcie: M. Kobrzyński

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIENIA: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PIMM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Pospolnej Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widoł 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY
Sekretarz redakcji
JERZY ZAREBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, torowiska); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIŁOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOFF. Redaktor techniczny — IRENA BAKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 24 zł
Półrocznie — 32 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch”. Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100030 — Centrala Kółportu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 26. Prenumeratę przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 42% droższa, przyjmuje Biuro Kółportu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, Warszawa, ul. Towarowa 26, tel. 30-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Exemplarze niezakwalifikowane można nabyć w Funkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch” — Warszawa, ul. Nowowiejska 13/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm — 10,50 zł za każdy 1 cm. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisy i ilustracje nie zamówionych redakcją nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” — Warszawa, ul. Miedziowa 11. Zam. 4129 K-93

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI,
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

PRZEDSTAWIAMY:

NAJLEPSZYCH NA IX SAMOLOTOWYM RAJDZIE DZIENNIKARZY I PILOTÓW

PO konkurencjach lotniczych załoga reprezentująca redakcję „Żołnierza Polskiego” zajmowała czwartą pozycję i dopiero po konkursie dziennikarskim wysunęła się na pierwsze miejsce. Zastępcą to red. Jadwigi Korzeniowskiej, która w trudnej konkurencji dziennikarskiej odniosła efektowne zwycięstwo, zdobyła więcej punktów niż liczne gro- no renomowanych i znanych pilotów.

— O czym — zwracamy się do red. Jadwigi Korzeniowskiej — pisała Pani w swoich artykułach konkursowych, które uzyskały najwyższe oceny jury?

— Główną moją pracą był artykuł o Leninie, zatytułowany „Terese- cini panowie”. Odszukałam Andrze- ja Skupienia „Florka”, górala, który



dziennikarza-red. JADWIGĘ KORZENIOWSKĄ

poznał i podziwiał tego Wielkiego Człowieka jako dwunastoletni chłop- pak. Jego relację pisałam w mia- rę dokładnie, gwarą góralską, miej- scami pozwoliłam sobie na osobiste refleksje. Relacja „Florka” jest tym bardziej pasjonująca, że przedstawia Lenina jako zwykłego człowieka, szanowanego i lubianego przez mie- szkańców Podhala, takiego właśnie jakim widział go w życiu kilkuna- stoletni góralski chłopak. Reporta- żowi rajdowemu dałam tytuł „W znowie z Bielem”. Samolotowi temu nie tylko zawdzięczam rajdowe pe- regrynacje ale i wiele innych cu-

downych przeżyć. Właśnie o nich pisałam w konkursowym reportażu.

— Kiedy będziemy mogli przeczytać Pani publikacje konkursowe?

— Reportaż „W znowie z Bie- lem” ukaże się w „Żołnierzu Pol- skim” w numerze z datą 7 czer- wca br.

— Interesuje nas bardzo opinia na- lepszego dziennikarza o tegorocznym IX Rajdzie...

— Debiutowałam w tej imprezie i od razu bardzo przypadła mi ona do gustu. Przede wszystkim ze względu na ogromne możliwości po- znawcze. Ot choćby Sądceccyzna.

Piękny region ze wspaniałymi ludź- mi. Dzięki rajdowi poznałam ich szybciej i lepiej, aniżeli zrobiłabym to przy zwykłym dziennikarskim wyjeździe. A przecież to był tylko jeden etap. Oddzielny rozdział to zbliżenie do lotnictwa, radość z przeżywania rajdowych przygód. A tych nie brakowało. Nieraz, gdy włączałam radio, aby radośnie krzy- knąć pilotowi, że JEST znak lub zdjęcie, głos łamał mi się z wraże- nia. Dzięki rajdowi poznałam pię- kno latania i wartość ludzi lotnic- twa. Dlatego, między innymi, w mo- ich materiałach porajdowych znaj- dą się sylwetki pilotów wojskowych — uczestników IX RSDiP.

— Jako najlepszy dziennikarz, członek zwycięskiej załogi, otrzymała Pani wiele upominków, nagród. Co przysporzyło Pani największą radość?

— Bez wątpienia najcenniejszym dla mnie trofeum jest statuetka I- kara, którą zawdzięczam Dowódcy Wojsk Lotniczych.

— Może kilka słów o Pani pilocie?

— Major pilot Janusz Łodziński to wspaniały lotnik, tak że nawet kiedy przed lądowaniem we Wroc- ławiu nie zapaliły się wszystkie zie- lone lampki, sygnalizujące prawdō- wość otwarcia podwozia, miałam do niego absolutne zaufanie. Z prze- ciwnościami rajdowymi (a tych nam organizatorzy konkurencji lotniczych nie szczędzili) radził sobie dzielnie i zawsze z uśmiechem.

— Na zakończenie może zechciałaby Pani powiedzieć kilka słów o sobie...

— Od trzech lat pracuję w re- dakcji „Żołnierza Polskiego”, gdzie zajmuję się głównie działem łączno- ści z Czytelnikami. Moją ulubioną formą pracy dziennikarskiej jest re- portaż. W poszukiwaniu tematu nie waham się... tak jak tej zimy na przykład, trafić na poligon, w śro- dek prawie prawdziwej wojny to- czącej przy kilkunastopięciowym mrozie, na bezdrożach, w śnieżnej zamięci.

Pilota-kpt. pil. JANA GÓRECKIEGO

ZDYSCYPLINOWANY, skromny, uczynny, niezwykle ambitny — to najkrótsza charakterystyka ogólna zwycięzcy tegorocznego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów w konkurencji lotniczej — kpt. pil. Jana Góreckiego. O walorach lotniczych zaś i sportowych naj- lepiej mówią wyniki. Choćby — wy- niki codziennej służby w Wojskach Lotniczych i wywalczone na zawo- dach samolotowych.

— Na wstępie — pytamy zwycięzcę konkurencji lotniczej IX RSDiP kpt. pil. Jana Góreckiego — chcielibyśmy pro- sić o przypomnienie, od jak dawna za- interesował się Pan lataniem zawodni- czym?

— Po raz pierwszy wziąłem u- dział w Samolotowym Rajdzie Dzien- nikarzy i Pilotów w 1966 roku. De- biut zakończył się zajęciem 21 miej- sca. Od tamtego czasu startowałem we wszystkich kolejnych rajdach. Z każdym rokiem ostateczna moja pozycja poprawiała się, aż... szcze- ście dopisało mi całkowicie.

— Jak przygotowywał się Pan Kapitan do rajdu?

— Przede wszystkim zapoznałem się szczegółowo z nowym, oryginal- nym regulaminem. Z kolei wiele czasu poświęciłem analizie map re- jonu, przez który miał przebiegać rajd. Bardzo wiele skorzystałem na wspólnie zorganizowanym treningu, to był — moim zdaniem — bardzo istotny element w całości przygo- towania i w decydującej mierze za- ważył na ostatecznym wyniku.

— Interesuje nas opinia najlepszego pilota o konkurencjach rajdowych?

— Wszystkie konkurencje były a- trakcyjne, wymagały nie tylko wy- kazania się kwalifikacjami w za-

kresie pilotażu i nawigacji, ale rów- nież wysoką odpornością nerwową. Emocji — co może tylko cieszyć każdego pilota-sportowca — nie bra- kowało.

— A która konkurencja dostarczyła Panu największych wrażeń?

— Oooo, takich konkurencji było kilka. Pierwsza, gdy wydawało mi się, że z trzema zaledwie znalezo- nymi znakami stracę wiele punk- tów. W drugiej, gdy przez wiele ki- lometrów nie mogłem znaleźć naj- ważniejszego znaku Y i już bliski byłbym szukania w powrotnym kie- runku. Wreszcie w ostatniej konku- rencji, kiedy sukces był już i blisko i... bardzo daleko.

— Czy red. Budzyński pomagał Panu w powstrzymaniu?

— Tak, i to bardzo. Współpraca układała nam się bardzo miło — ja pilnowałem trasy i czasu, on miał za zadanie identyfikowanie zdjęć i wyszukiwanie znaków.

— Czy zdaniem Pana Kapitana kon- kurencje rajdowe zawierają elementy, które mogą być przydatne pilotowi wo- jskowemu?

— Jak najbardziej, a szczególnie w pewnych rodzajach lotnictwa. Na rajdzie bowiem trzeba prowadzić orientację szczegółową z dokładno- ścią rzędu 500 metrów, trzeba zaj- mować się rozpoznaniem lotniczym i to często drobnych obiektów.

— Wyniki Rajdu kwalifikują Pana do Samolotowych Mistrzostw Polski. Czy będziemy mieli przyjemność zobaczyć Pana na starcie?

— Bardzo bym pragnął wystarto- wać w mistrzostwach, ale o tym czy będzie to możliwe — zdecydować moi przełożeni. Zawody lotnicze trwają dość długo i terminy ich mogą ko- lidować z obowiązkami służbowymi.

— Ostatnie już pytanie. Jak przyjęto Pana w jednostce, w gronie kolegów?

— Byłem prawdziwie zaskoczony niezwykle sympatycznym spotka- niem, jakie zgostował mi dowódca i moi towarzysze po powrocie z Rajdu. Było mi miło, że mój wynik sprawił im tyle radości.

Rozmawiał: (pom)

Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło wręcza puchar najlepszemu pilotowi IX RSDiP kpt. pil. Janowi Góreckiemu.

Zdjęcie: M. Kobrzyński



Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **RADA Narodowa** m. st. Warszawy nadała jednej z ulic w dzielnicy Mokotów nazwę **Antonia Kocjana**, inżyniera, znanego przedwojennego pilota i konstruktora szybowcowego, który zginął na Pawlaku.

● **NA SESJI** wyjazdowej w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie odbyły się w połowie maja br. egzaminy teoretyczne i praktyczne przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną MK na licencję pilota szybowcowego, pilota samolotowego turystycznego, skoczka spadochronowego oraz instruktora szybowcowego, samolotowego i spadochronowego.

● **INSTRUKTOR** spadochronowy Aeroklubu Łódzkiego, **Bogdan Szmidt**, obchodził 15-lecie swej pracy instruktorskiej. Koledzy z sekcji spadochronowej klubu złożyli z tej okazji swemu instruktorowi serdeczne gratulacje, obdarowali kwiatami i pamiątkowym pucharem.

● **W ŁODZI** odbyły się w dniach 1-3 maja br. I wiosenne zawody spadochronowe w skokach na stadion. Brały w nich udział 4 aerokluby: Kielecki, Łódzki, Pomorski i Radomski. Ze względu na złe warunki atmosferyczne rozegrano tylko jedną konkurencję na celność lądowania. Na 18 startujących w pierwszej szóstce znalazło się 5 zawodników aeroklubu Radomskiego. Pierwsze miejsce zajął **Stefan Czerwona**, 2. **Stanisław Larek**, 3. **Władysław Urbus** (Aeroklub Łódzki), 4. **Stanisław Sidor**, 5. **Jerzy Żyła** i 6. **Ireneusz Doro**ba. (A. Z.)

● **WE WROCŁAWIU** rozegrano w dniach 19-22 maja br. zawody spadochronowe o puchar Głównego Inspektora Szkolenia. Startowali skoczkowie APRL, Warszawskiego OW, Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK i Śląskiego OW oraz reprezentacja Armii Radzieckiej.

● **LOTNICZE** Zakłady Remontowe zajęły po raz trzeci I miejsce we współzawodnictwie międzyzakładowym resortu Ministra Obrony Narodowej. Z tej okazji w klubie LZR odbyła się specjalna uroczystość, w czasie której zażyczyli pracownicy LZR otrzymali odznaczenia, dyplomy i nagrody.

● **PULKOWNIK** pilot **Marian Duryasz** odszedł w tych dniach do rezerwy. Z tej okazji w Dowództwie Wojsk Lotniczych odbyło się uroczyste pożegnanie, w którym udział wzięli m. in. gen. bryg. pil. **Franciszek Kamiński**, pil. **Duryasz** otrzymał od gen. Kamińskiego podziękowanie za ofiarną, wieloletnią służbę w lotnictwie oraz cenny upominek rzeczowy.

● **W LUBINIE** rozegrano w maju br. VI międzynarodowe zawody spadochronowe o Puchar Zagłębia Międzyzłowego. Startowało 32 zawodników z aeroklubów krajowych oraz zespoły Północnej Grupy Wojsk Radzieckich i Czechosłowacji. Zakoczyły się one sukcesem skoczków z Aeroklubu Wrocławskiego. W skoku z wysokości 1000 m na celność lądowania zwyciężył **Wojciech Sołczyński**; w skoku grupowym na celność lądowania pierwsze miejsce zajął I zespół wrocławian, przed drużyną CSRS i Aeroklubu Podkarpackiego. Drużyna Aeroklubu Wrocławskiego w składzie: **Sołczyński**, **Zapart** i **Srok** zdobyła po raz drugi Puchar Zagłębia Międzyzłowego. Drugie miejsce zajęła ekipa CSRS, a trzecie — zespół Aeroklubu

Podkarpackiego. Sukcesem drugiego zespołu wrocławskiego (**Kolak**, **Szumiejski** i **Bodan**) zakończyły się również rozegrane w tym roku po raz pierwszy zawody o Puchar Wiosny Młodego Lubina, ufundowany przez Zarząd Powiatowy ZMS.

● **Z OKAZJI** Dni Oświaty, Książki i Prasy, gościł w Kielcach pil. pil. **Stanisław Skalski**. Spotkał się on z młodzieżą Liceum im. Żeromskiego w Kielcach, a następnie z mieszkańcami miasta w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki. (d)

● **W AKCJI** „Nad dachami Poznania”, przeprowadzonej na wiosnę przez poznański Oddział PLL LOT i „Express Poznański”, przeloty pasażerskie samolotami LOT-u nad stolicą Wielkopolski odbyło 2000 mieszkańców Poznania i Wielkopolski. 91 czytelników „Expressu” wylosowało przeloty bezpłatnie.

● **W PLANIE** tytułowym Wydawnictw Komunikacji i Łączności na rok 1976 znajdują się następujące porzeczki wydawnicze: **Leopolda Cetlina** — „Organizacja ruchu lotniczego”; **Andrzeja Glassa**, **Mieczysława Litwińczyka** i **Edwarda Margańskiego** — „Szybowce mistrzostw świata” (przebieg startów z mistrzostw świata w Lesznie 1968 r.); **Zbigniewa Jankiewicza** — „Samoloty wielosilnikowe wczoraj, dziś i jutro”; **Tadeusza Malinowskiego** — „Lotnictwo sanitarne w Polsce” i tegoż autora — „Skrzydła Wrocławia”; **Władysława Nowakowskiego** — „Aerodynamika i mechanika lotu”; **Marcina Schmidta** — „Meteorologia dla każdego”; **Marka Zebrowskiego** — „Loty według przyrządów” oraz **M. N. Szulżenki** i **A. S. Mostowaja** — „Konstrukcja samolotów” (tłum. z rosyjskiego **Adama Michałkiewicza**).

● **TRADYCJE** rodzinne nie gina. 17-letni syn kierownika Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — **Zygmunt Riechtera**, również — **Zygmunt**, zdał pomyślnie w maju egzamin na licencję pilota szybowcowego przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną MK.

MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE W LESZNIE

W Centrum Szybowcowym w Lesznie odbyło się 17 maja br. uroczyste otwarcie XV Szybowcowych Mistrzostw Polski. Uroczystości zaszczepił swą obecnością dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. **Jan Raczakowski**. Okolicznościowe przemówienie wygłosił i otwarcia mistrzostw dokonał prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**.

W czasie uroczystości wręczone medale „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego”, przyznane Komitetowi Powiatowemu PZPR, Prezydium Miejskiej i Powiatowej Rady Narodowej w Lesznie oraz zasłużonym dla szybownictwa działaczom Lesznu Wlkp.

Na starcie XV Szybowcowych Mistrzostw Polski, rozegranych w Lesznie w dniach 17-31 maja br. stanęło 42 pilotów, w tym nasi reprezentanci na tegoroczne mistrzostwa świata oraz dwóch przedstawicieli Rumunii. Oprócz szybowców „Foka” w mistrzostwach wystartowała „Cobra 17” (współczynnik 0,90) oraz 6 „Zefirów” (współczynnik 0,95). Już pierwsze starty potwierdziły wysokie walory „Cobry 17”, pilotowanej przez **Edwarda Makulę**. Słabo natomiast wiodło się pilotom startującym na „Zefirach”. Od początku mistrzostw walka była zaciekła i wyrównana.

Pierwsze dwie konkurencje, przeloty przedkolejowe po trasach trójkątów 305 km i 287 km, rozegrano kolejno 18 i 19 maja br. przy bardzo dobrej pogodzie. A oto wyniki:

I konkurencja: 1. **Henryk Muszczyński** (Ostrów Wlkp.) — 77,05 km/h — 1000 pkt; 2. **Jan Wróblewski** (Bydgoszcz) — 76,00 km/h — 947 pkt; 3. **Edward Makula** (Katowice) — 81,17 km/h — 948 pkt; 4. **Edward Popiołek** (Kraków) — 71,91 km/h — 933 pkt; 5. **Piotr Szczępański** (Warszawa) — 71,39 km/h — 937 pkt. Konkurencję ukończyło 34 pilotów.

II konkurencja: 1. **Stanisław Kluk** (Stalowa Wola) — 72,97 km/h — 1000 pkt; 2. **Julian Ziobro** (Krosno) — 71,52 km/h — 992 pkt; 3. **Henryk Muszczyński** (Ostrów Wielkopolski) — 71,94 km/h — 993 pkt; 4. **Edward Makula** (Katowice) — 76,60 km/h — 982 pkt; 5. **Rajmund Jakób** (Poznań) — 78,57 km/h — 979 pkt. Konkurencję ukończyło również 34 pilotów.

Klasyfikacja po dwóch konkurencjach: 1. **Henryk Muszczyński** (Ostrów Wlkp.) — 1993 pkt; 2. **Edward Makula** (Katowice) — 1820 pkt; 3. **Edward Popiołek** (Kraków) — 1808 pkt; 4. **Stanisław Kluk** (Stalowa Wola) — 1879 pkt; 5. **Rajmund Jakób** (Poznań) — 1808 pkt.

Dalsze relacje z Leszna w następnych numerach. **Jerzy Pomianowski**

WYSTAWA ASTRONAUTYKI RADZIECKIEJ

W Muzeum Techniki w Warszawie otwarto w połowie maja br. wystawę osiągnięć astronautyki radzieckiej. Otwarcia wystawy dokonał radca — minister ambasady radzieckiej w Warszawie **Borys Wereszczagin**. Obecni byli przedstawiciele polskiego świata nauki i techniki, władz NOT, TPPR.

Na wystawie zgromadzono szereg ciekawych ekapontów, m. in. modele statków „Wostok” i „Sputnik 2”. Ponadto są tam części aparaty naukowe, kombinatory kosmonautów, plany obrazujące rozwój techniki rakietowej ZSRR. Wystawie towarzyszy studium wiedzy o Kosmosie i festiwal filmów naukowych z tej dziedziny. W ramach studium wygłoszonych będzie 7 prelekcji na temat najnowszych osiągnięć w dziedzinie łączności satelitarnej, lotów księżycowych, zagadnień międzynarodowego prawa kosmicznego, medycyny kosmicznej, badań układu słonecznego i znaczenia astronautyki dla rozwoju nauki i techniki.

Ekspozycja osiągnięć kosmonautyki radzieckiej pokazana będzie niemal we wszystkich miastach wojewódzkich.

1000 SKOKÓW Józefa Stelmazyka

SKOCZEK Aeroklubu Gliwickiego, instruktor **Józef Stelmazyk**, wykonał 7 maja br. swój tysięczny skok spadochronowy. Jest to wynik jego dziesięcioletniej działalności sportowej i zawodowej w Aeroklubie PRL.

Ten skromny jubileusz uczcił członkowie sekcji spadochronowej, wręczając instruktorowi kwiaty i upominki po wykonaniu jubileuszowego skoku.

Z okazji tysięcznego skoku przewodniczący MKKFIT w Gliwicach **Tadeusz Kowalczyk** wyróżnił instruktora J. Stelmazyka upominkiem.

Eugeniusz Pniewski

MELDUNKI SPOD BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY

● Niektóre jednostki Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, stacjonujące na terenie Wielkopolski, wizytowane były przez przedstawicieli najwyższych władz partyjnych i kierownictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.

W wizytacji uczestniczyli: Zastępca Członka Biura Politycznego, Sekretarz KC PZPR — **Mieczysław Moczar**, Minister Obrony Narodowej — gen. broni **Wojciech Jaruzelski**, Kierownik Wydziału Organizacyjnego KC PZPR — **Edward Babuch** oraz I Sekretarz KW PZPR w Poznaniu — **Kazimierz Barcikowski**.

Obecni byli również wiceministrowie Obrony Narodowej — gen. dyw. **Józef Urbanowicz** i gen. dyw. **Bolesław Chocha**.

W czasie wizyty zapoznano się z procesem szkolenia i stanem gotowości bojowej jednostek Wojsk OPK.

W jednostce Wojsk Obrony Powietrznej Kraju odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Wojskowej, inaugurujące w garnizonie obchody 25 rocznicy Zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim oraz powrotu Ziemi Zachodnich i Północnych do Macierzy.

W uroczystości uczestniczyli: dowódca Wojsk OPK — gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski**, z-ca d-ty Wojsk OPK do spraw politycznych — pil. mgr **Jan Cieślak** oraz zaproszeni goście.

Podczas uroczystości kilku nastu oficerów i chorążych udekorowanych zostało przez gen. Paszkowskiego medalami „Za udział w walkach o Berlin”, przyznawanymi im przez Ministra Obrony Narodowej. Uchwałą Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej wielu oficerów otrzymało złote odznaki „Zasłużony dla regionu i miasta”.

W konwencie części posiedzenia Rady Wojskowej dowódca Wojsk OPK wraz z towarzyszącymi mu gośćmi zwiedził salę historii jednostki, która wykonana została w czynie społecznym przez kadre i żołnierzy służby zasadniczej.



SIERGIEJ ILJUSZYN ODZNACZONY KRZYŻEM KOMANDORSKIM ORDERU ODRODZENIA POLSKI

W ambasadzie polskiej w Moskwie odbyła się uroczysta dekoracja Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski głównego konstruktora lotniczego ZSRR — **Siergieja Iljusyna**.

Następnie ambasador PRL w ZSRR, **Jan Piasński**, wydal przyjęcie z okazji Dnia Transportu i Drogowca.

Sędziwego konstruktora powitał wiceminister Komunikacji — **Stanisław Mroczek**, który w swym wystąpieniu podkreślił jego wielkie zasługi dla rozwoju lotnictwa — również w naszym kraju. Samoloty jego konstrukcji, B-14 i B-18, stanowią podstawową część sprzętu, jakim rozporządza dziś LOT. Nasi piloci latają na tych samolotach do 27 krajów Europy, Azji i Afryki.

Aktu dekoracji dokonał ambasador PRL w Związku Radzieckim **Jan Piasński**, który jednocześnie złożył słynnemu konstruktorowi serdeczne gratulacje i życzenia.

Siergiej Iljuszyn w serdecznych słowach podziękował za te wysokie polskie odznaczenie.

H. KUCHARSKI I B. J. WITKOWSKI laureatami „Pióra Ikar — 1969”

Jury dorocznej nagrody Klubu Publicystów Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich pod nazwą „PIÓRO IKARA”, obradujące w składzie: przewodniczący — **Stanisław Reperowicz** oraz członkowie: **Tadeusz Dziekoński**, **Jerzy R. Konieczny**, **Tadeusz Stepien** i **Mieczysław Witczak**, przyznało za działalność publicystyczną o tematyce lotniczej w 1969 r. dwie równorzędne nagrody.

„PIÓRO IKARA” otrzymali: **Red. Henryk KUCHARSKI** (redakcja „Skrzydlatej Polski” — Warszawa) — za całokształt działalności publicystycznej w dziedzinie lotnictwa w 1969 roku; **Red. Bogusław J. WITKOWSKI** (redakcja „Gromada — Rolnik Polski” — Warszawa) — za całokształt działalności popularizatorskiej w dziedzinie lotnictwa w 1969 roku. Laureatom serdecznie gratulujemy. (7)

Przypominamy

25 LAT TEMU...

25 lat temu, na przełomie maja i czerwca 1945 r., ukazał się pierwszy w Polsce Ludowej numer „Skrzydlatej Polski”. Był to zeszyt połączony: maj-czerwiec (jako dwumiesięcznik), o objętości 24 stron + 4 str. okładowy w formacie A-4 i cenie 5 zł za egz. Na okładce widniał rysunek samolotu myśliwskiego typu „Jak” z białoczerwonymi szachownicami na skrzydłach, wykonany przez **Karola Baranieckiego**. Numer otwierała odrębna dedykacja prezydenta Krajowej Rady Narodowej — **Bolesława Bieruta**. Na treść numeru składały się m. in. artykuły pil. **Wiktora Grosa**, gen. broni **Stanisława Popławskiego**, pil. **Aleksandra Romeyko** i gen. bryg. **Józefa Smagi**.

W tym pierwszym numerze, który ukazał się w niespełna miesiąc po kapitulacji hitlerowskiej Rzeszy, „Skrzydlatej” opublikowała „Hymn Lotników”, którego autorem jest por. **Łatwis**.

Wydawcą pisma był wówczas Główny Zarząd Polityczno-Wychowawczy Wojska Polskiego, a cały 5-tysięczny nakład pierwszej po wojnie „Skrzydlatej” odbiła drukarnia woj-

skowa w Łodzi, przy ulicy Piotrkowskiej 104a. Okładkę pierwszego numeru „Skrzydlatej” z 1945 r. reprodukuje obok.



„UKOCHANY KRAJ UMIŁOWANY KRAJ...”



Członek Biura Politycznego KC PZPR, I sekretarz rzeszowskiego KW partii, Władysław Kruczek, przemawia na uroczystej inauguracji IX Rajdu w Rzeszowie.

IX

Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, przeprowadzony w tym roku pod dwoma naczelnymi hasłami: upamiętnienia 25 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem i powrotu do Polski ziem zachodnich i północnych oraz uczczenia 100 rocznicy urodzin Włodzimierza Lenina, charakteryzował się ogromnym bogactwem wrażeń doznanych przez jego uczestników, tak dziennikarzy jak pilotów.

Nic, zdawałoby się, nie można już wymyślić, aby zdumieć starych wyjadaczy rajdowych, otrząskanych od wielu lat w rajdowych bojach... A jednak!

A jednak wielokrotnie podczas tego rajdu stawaliśmy na ulicach licznych miast i miasteczek oczarowani, nie tylko pięknem architektury starych budowli i nowoczesną formą budowanych obiektów przemysłowych i mieszkalnych, ale i wzorowym porządkiem, czystością, zagospodarowaniem i zamożnością całych wielkich rejonów naszego kraju.

Rzeszowszczyzna — przywitała nas wspaniałym pięknem krajobrazu i serdeczną gościnnością gospodarzy. Ziemia starych lotniczych tradycji, które zrodziły się w Ustianowej i Bezmie-

chowej, ośrodek poważnego przemysłu lotniczego, dzielnica która wyszła z wojny z ogromnymi stratami, a dziś region z coraz wyraźniejszą tendencją do powstania tu w przyszłości prężnego regionu przemysłowo-rolniczego, upamiętniała się uczestnikom rajdu kilkoma ważnymi wydarzeniami.

Pierwsze — to przelot wszystkich rajdowych samolotów nad najważniejszymi ośrodkami województwa: rejonami Stalowej Woli, Tarnobrzegu, Mielca, Dębicy, Rzeszowa, Bieszczad.

Był to nie spotykany przegląd dorobku tej ziemi. Podziwialiśmy z lotu ptaka wszystko to, co dzielni gospodarze tej ziemi wypracowali w ciężkim trudzie codziennej walki o lepszy poziom życia: budownictwo mieszkalne, przemysł, zapory wodne, drogi, a wreszcie to, co jest unikatem na skalę europejską: nieskalane piękno natury, oszłamniające wprost swym przepychem.

Jest rzeczą pewną: za taki lot, za takie widoki — wielu z zachodnich posiadaczy kont bankowych bez mrugnięcia okiem... uszczupliłoby swoje konta, byleby tylko móc to wszystko zobaczyć.

My — mieliśmy to darmo, szczerym gestem organizatorów etapu.

Drugie wydarzenie — to spotkanie z dowództwem i żołnierzami 30 Pułku Zmechanizowanego w Rzeszowie, który niegdyś w II Armii Wojska Polskiego forsował Nysę Łużycką.

Oglądaliśmy, przechowywane jak relikwie, pozarpane przez kule wroga mundury żołnierzy i oficerów pułku, strzepy bojowych meldunków, broń, rozkazy rzucające pułk do szturm, fotografie, dokumenty z tamtych lat, znaczone krwią i potem bohaterów.

Ze wzruszeniem i satysfakcją, jako jeden z najstarszych rajdowców, wpisałem do książki pamiątkowej pułku takie słowa, pod którymi podpisaliśmy się wszyscy:

„Dziękujemy za braterskie przyjęcie. Jesteśmy dumni, że Polska posiada jednostki wojskowe o tak pięknej, bojowej historii, tak zasłużone w walkach o wolność naszej Ojczyzny.”

A na występie artystycznym harcerzy i harceerek, w sali odczytowej pułku, niejeden z nas ukradkiem ocierał łzy, słysząc słowa pięknych pieśni partyzanckich i wojskowych, śpiewanych przez doskonale zgrany zespół urodziwych dziewcząt i chłopców.

Trzecie wydarzenie — to występ Teatru „Meluzyna”. Kapitalne, cięte w swej satyrycznej treści teksty piosenek, dialogów i monologów. Świetne wyszkolenie młodych wykonawców, żywiołowa wręcz werwa wykonania kolejnych numerów, swobodny, niewymuszony humor — to cenne atuty teatryku. Można zazdrościć.

Na uroczystym otwarciu IX Rajdu w sali Prezydium WRN w Rzeszowie, członek Biura Politycznego KC, I sekretarz KW PZPR w Rzeszowie, Władysław Kruczek — protektor rajdu, w swym świetnym przemówieniu przypomniał wydarzenia sprzed 25 lat, kiedy to zwycięski marsz Armii Radzieckiej doprowadził do ostatecznego rozgromienia sił hitlerowskiego faszyzmu i przyniósł w efekcie wolność naszej ojczyźnie. Dziś — powiedział Władysław Kruczek — uczestnicy rajdu czczą to wielkie wydarzenie swoim sportowym startem.

Nawiązując zaś do 25-lecia powrotu do Polski ziem zachodnich i północnych, Władysław Kruczek przy gromkich oklaskach wszystkich zebranych na sali powiedział: Jest dla nas zupełnie obojętne, czy ktoś na Zachodzie uznaje czy też nie polskość tych ziem. One są i zawsze będą nasze, bez względu na jakiegokolwiek próby przetargów, kombinacji i machlojek!

Wieczorem, zwiedzając wspaniały pałac — muzeum w Łańcucie, podziwialiśmy na równi z ogromem skarbów kultury tam zebranych — pietyzm, z jakim kustosz muzeum i liczny personel naukowy skarby te konserwują, udostępniając ich obejrzenie licznym rzeszom społeczeństwa.

Z Rzeszowa — rajd przemieścił się do Nowego Sącza. Przyznaję: obstupiał, czyli ostupiałem. Ale nie tylko ja: wszyscy. Przede wszystkim — pobity został najprawdopodobniej wszechrajdowy rekord gościnności i świetnej organizacji etapu.

W Sądecczyźnie wszystko mogło zadziwić. Niezwykła malowniczość rejonu, jego wspaniały klimat, istna kraina zdrowia, wypoczynku i turystyki. Cóż za bogactwo zabytków historycznych i kulturalnych, ludowego folkloru, pomników przyrody! Same już dwie wspaniałe rzeki przełomowe — Dunajec i Poprad oraz Jezioro Rożnowskie — predisponują ten region Polski na zagłębie wypoczynku i turystyki.

Uczestnicy rajdu w Krynicy, podczas maratońskiego objazdu Sądecczyzny.





Dziennikarze i piloci uczestniczący w IX Rajdzie składają wieńce pod pomnikiem na Cmentarzu-Mauzoleum Żołnierzy Radzieckich w Bielsku-Białej.

Ale to jeszcze nie wyczerpuje tematu. Uderzeni byliśmy wzorową czystością całego tego pięknego zakątka Polski, jego świetnym zagospodarowaniem, widoczną na każdym kroku dbałością gospodarzy o estetykę wsi, miasteczek i miast.

Oto, co potrafił uczynić sławny „eksperyment sądecki”, który w klimacie ogólnopolskich przemian społeczno-politycznych, wynikających po roku 1956, polegał na wykorzystaniu inicjatywy gospodarczego zaktywizowania tego rejonu w oparciu o własny program rozwojowy. Propozycja nowego, samodzielnego, opartego na dużej decentralizacji zarządzania, powstała na Sądectwie w wyniku starań czynionych przez powiatową instancję partyjną i zespół działaczy społeczno-politycznych skupionych we Frontie Jedności Narodu. Inicjatywa ta została gorąco przyjęta i poparta przez społeczeństwo.

A wyniki tej działalności — widzieliśmy. I jesteśmy pełni podziwu. Jest to kraj kwitnący, mogący zaimponować każdemu. Żywy wyraz swemu uznaniu dawali, podróżując po Sądectwie, nasi goście węgierscy i czechosłowaccy.

Spotkaliśmy tam niezwykle ludzi. Załoga „Skrzydlatej” goszczona była serdecznie przez zarząd i działaczy Aeroklubu Podhalańskiego. Jednym z tych działaczy jest mgr Tadeusz Szczepanek, kustosz Muzeum Regionalnego Ziemi Sądeckiej. Człowiek ten, łączący w sobie wielką fantazję pilota z gruntowną, niezwykle rozległą wiedzą pracownika naukowego, zyskał sobie naszą przyjaźń i głęboką sympatię.

Wieczorem, gdy znaleźliśmy w bogatym programie etapu trochę wolnego czasu, pan Tadeusz pokazał nam, „prywatnie” jako założyciela „Skrzydlatej Polski”, swe ukochane muzeum. Były to niezapomniane chwile: wśród znalezisk archeologicznych, dzieł sztuki malarskiej, rzeźbiarskiej, niezwykle pięknych eksponatów z dziedziny etnografii i sztuki sakralnej, blądaliśmy — oczarowani zgromadzonymi tam skarbami i silną, niezwykłą indywidualnością naszego cicerone’a.

Widzieliśmy wspaniałe ikony sądeckie — dumę pana Tadeusza. Wy tłumaczył on nam przedziwne początki tego typu malarstwa, które powstało i rozwijało się wprawdzie w Bizancjum i w państwach, jakie przyjęły chrześcijaństwo obrządku wschodniego, ale które wywarło także wpływ na rozwój sztuki w państwach sąsiadujących z Bizancjum i średniowieczną Rusią. „Dzięki temu zwycięstwo geniuszu greckiego stały się własnością całej ludzkości. Z Bałkanów, wysp Morza Egejskiego — geniusz ten przeniknął przez Sienę i Wenecję do zachodniej Europy, a także do Polski” — mówił nam z gorącymi oczami ten ujmujący, tryskający energią i twórczą, poszukiwawczą pasją człowiek.

Zawsze będziemy pamiętać te piękne godziny, spędzone w tajemniczym, nastrojowym „Gotyckim Domu”. Domu, z którego pan Tadeusz odwoził nas aeroklubową „Nysą” z wielkim napi-

sem na szybie: „Skrzydłata Polska”. Było to wzruszające.

Na etapie sądeckim odbyliśmy formalny maraton: zwiedziliśmy (jadąc autokarami) Grybów, Krynicę, Muszynę, Złockie-Szczawnik, Żegiestów, Piwniczną, podziwialiśmy Dolinę Popradu, w Suchej Dolinie oklaskiwaliśmy występy regionalnego zespołu „Doliny Popradu” z Piwnicznej, który uraczył nas bogatym programem pieśni i tańców w wysoko położonym, górskim amfiteatrze leśnym.

Były tam momenty zupełnie niezwykle. Oto, gdy grupa dorodnych chłopców w góralskich pontkach zwanych tu hołósniami i kurtkach zwanych guniami oraz dziewcząt w kolorowych kaftanikach, o kroju uwydatniającym figurę, odtańczyła już „młóconą”, „ze stołkiem”, „zamiataną”, „hanoka” i „flisackiego”, orkiestra urzędników... czardasza. Trochę innego, niż ten oryginalny, węgierski, ale — czardasza, takiego trochę spolo-

ale tylko papierosa. Poczęstuj „Giewontem”, stary druhu”.

Taka to była międzynarodowa rozmowa Węgra z Polakiem, na grybowskiem rynečku.

Od razu po wylądowaniu na lotnisku w Nowym Targu — serdecznie witani kwiatami i całusami przez góralską młodzież w ludowych strojach, pojechaliśmy kilkoma autokarami do miasta, i obejrzelśmy miejsce, gdzie więziony był Włodzimierz Lenin. Stamtąd nasza droga powiodła do Poronina. Tam, pod pomnikiem wielkiego Wodza Rewolucji, w skupieniu i powadze złożyliśmy wieńce.

Niewiele mieliśmy czasu, aby dokładnie zwiedzić Muzeum Leninowskie w Poroninie oraz dom, gdzie zamieszkiwał Włodzimierz Iljicz. Nieublagany czas naglił. Tego samego dnia, po południu, nastąpił start do Bielska-Białej, włókienniczej stolicy południowej Polski, szeroko znanej w świecie ze swych doskonałych tkanin.



Na lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu rajdowców witała młodzież góralska tańcami i śpiewem.

nizowanego. Z ogniem, rytmicznie, z wdziękiem poruszały się sylwetki tancerek i tancerzy.

Nasi węgierscy goście — aż podskoczyli do góry. „Skąd tu czardasz? Jakim cudem?”

Z wypiekami na twarzy, z emocji dokonanego cennego odkrycia, budapeszteński dziennikarz Peter Berkes odnotował w swym reporterskim notesie ważną dla niego informację o wzajemnych wpływach na siebie kultury dwóch narodów. „Niebawem, to rewelacja!” — mówił niezmiernie zadowolony.

Śmiałem się natomiast, aż do łez, w Grybowie, gdy Bela Papp (znający dobrze język polski) stał zafrusowany przed tablicą eksponującą najważniejsze daty z historii tego sympatycznego miasteczka i potem... zaczął mnie przeproszać. „Za co, Bela?” — pytam. „Węgrzy dwa razy robili najazd na Grybów, tak to tutaj wyczytałem. Narobili, hm, pewnych szkód... Coś tam spalili przy okazji...” — odpowiedział smutny.

Ryczeliliśmy jak bawoły. „No, a teraz to już trzeci najazd, tak mi się coś widzi. Zapalimy,

Ale — nie tylko z tkanin. Obok włókiennictwa, szczególnie w latach powojennych, Bielsko-Biała stała się silnym ośrodkiem przemysłowym wyspecjalizowanym w budowie maszyn i w elektrotechnice. Produkty bielskiego przemysłu — obrabiarki, maszyny włókiennicze, silniki samochodowe i elektryczne, szybowce i szereg innych wyrobów — znajdują wszędzie odbiorców.

Rano, następnego dnia po przylocie, delegacje rajdowców złożyły wieńce pod pomnikiem na Cmentarzu - Mauzoleum Żołnierzy Radzieckich, poległych w czasie walk o wyzwolenie Podbeskidzia. Na cmentarzu tym — spoczywają zwłoki 11 tysięcy żołnierzy i oficerów Armii Radzieckiej. Po południu — ekipa „Skrzydlatej Polski” wraz z grupą innych załóg zwiedziła Zakłady Przemysłu Wełnianego im. Tomasza Rychlińskiego.

Pierwsze wrażenia! Wielki, wzorowy porządek w halach nienowego przecież zakładu. Mnóstwo kobiet (młodych i ładnych). Przemysłowy tok zwiedzania, dzięki któremu mogliśmy poznać cały cykl produkcyjny fabryki. Pokazano nam także piękne tkaniny, o tak nowoczesnych, gustownie skomponowanych wzorach, że mogliśmy tylko westchnąć z podziwu i żałować, że... nie ma jeszcze tego na rynku.

Przed odlotem do Wrocławia gościnni gospodarze etapu umożliwili jeszcze uczestnikom Rajdu obejrzenie Zakładu Doświadczalnego Rozwoju i Budowy Szybowców przy Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Aleksandrowicach. Ta jedyna tego rodzaju, na wskroś nowoczesna i pionierska zarazem placówka w kraju, wielokrotnie już opisywana na łamach „Skrzydlatej”, gniazdo akąd pochodzi ponad 30 prototypów polskich szybowców powojennych, warta jest znów osobnego, w całej pełni relacjonującego jej pracę artykułu.

★

„Jesteście silnym, niesłychanie energicznym społeczeństwem. Macie przepiękny, dobrze zagospodarowany kraj, mądre kierownictwo, cechuje was wielki dynamizm rozwoju. Efekty waszej pracy — widać na każdym kroku.

I jeszcze jedno: tak tu u was przyjemnie, wesoło! Takie piękne macie kobiety...”

Do tych słów, wypowiedzianych jak najbardziej nieoficjalnie przez zagranicznych gości IX Rajdu, nie będę już chyba nic dodawał. Jasne, że można być głęboko zadowolonym i usatysfakcjonowanym.

JERZY ZARĘBSKI

Zespół „Doliny Popradu” występuje przed uczestnikami rajdu na deskach leśnego amfiteatru w Suchej Dolinie.



Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

czyli O CELOWOŚCI TRENINGU

PIERWSZE, trzecie, czwarte, dziesiąte, jedenaste i dwudzieste pierwsze. To miejsca pilotów wojskowych w klasyfikacji lotniczej IX Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Ta wielka impreza — oficjalna eliminacja do Samolotowych Mistrzostw Polski — zakończyła się ogromnym, nie spotykanym dotąd sukcesem pilotów w stalowoniebieskich mundurach. Sukcesem tym cenniejszym, że uzyskanym w walce z najlepszymi pilotami sportowymi, wśród których znajdował się aktualny mistrz Polski i dawni mistrzowie, uczestnik szeregu rajdów międzynarodowych — reprezentant CSRS Fiala i czołowy pilot sportowy Węgier — Osvath.

Nie ulega wątpliwości, że reprezentanci Wojsk Lotniczych we wszystkich dotychczasowych rajdach, w których brali udział, demonstrowali nieprzeciętne kwalifikacje pilotażowo-nawigacyjne, wysoki morale sportowe oraz wielką ambicję. Niejednokrotnie dzięki tym walorom zajmowali oni czołowe miejsca w punktacji.

Tegoroczny jednak triumf załóg wojskowych w IX Rajdzie nie miał precedensu. I dlatego omawianie tej imprezy zacząć trzeba od postawienia pytania — istotnego dla szerzenia pozytywnych doświadczeń — jaka była główna przyczyna tego zespołowego zwycięstwa pilotów w mundurach. Odpowiedzi, naszym zdaniem, nie należy szukać daleko. Jest ona nader oczywista. Po prostu osiągnięcie tak dobrych wyników w IX RSDiP przez reprezentantów WL było możliwe dzięki temu, że potraktowali oni poważnie przygotowanie do tej imprezy, że odbyli wprawdzie niezbyt długi, ale dobrze

zaplanowany i sprawnie przeprowadzony trening.

Właśnie na ten fakt chcieliśmy zwrócić uwagę wszystkich sportowców lotniczych i kierownictw aeroklubów regionalnych. To bowiem, co jest absolutnym truizmem w całym sporcie, ciągle jeszcze z oporami dociera do świadomości wielu pilotów i działaczy. To mianowicie, że aby osiągać sukcesy w zawodach lotniczych, żeby zwyciężać, trzeba trenować!!!

Podkreślamy stwierdzenie to z całą mocą, bowiem i na sport samolotowy zaczynają się przenosić złe zwyczaje, dość nagminne w sportowictwie, że czołowi zawodnicy latają tylko na zawodach, że między imprezami trudno spotkać ich na lotniskach i nakłonić do włożenia wysiłku w przygotowanie do startu.

Popatrzcie więc — szanowni adresaci tych słów — na wyniki rajdowe takich pilotów-oficerów jak Jan Górecki, Tadeusz Śliwak czy Janusz Łodziński. I bierzcie z nich przykład, jak należy przygotowywać się do zawodów.

Potem zaś — IX Rajd uwidocznił to znakomicie — już na samych zawodach również wzorujcie się na zawodnikach w mundurach. Na ich staranności w przygotowaniu nawigacyjnym i taktycznym do każdej konkurencji, właściwym zachowaniu się na lotnisku i w czasie imprez towarzyszących, sportowej ambicji, znajomości (a ma to nie lada znaczenie w zawodach lotniczych) regulaminu i zasad punktacji.

IX Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów po raz pierwszy w historii tej imprezy był oficjalną eliminacją do Samolotowych Mistrzostw Polski. Słusznie Komisja



Każdą konkurencję IX Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów kończyła próba celności lądowania.
Zdjęcia: B. Koszewski



Bardzo dobre trzecie miejsce w punktacji lotniczej i ta sama lokata w klasyfikacji ogólnej — to wynik załogi reprezentującej Wojska Lotnicze i redakcję „Wizyty”. Kpt. pil. Tadeusz Śliwak i red. mjr Bogdan Kasmowski.

Samolotowa APRL zakwalifikowała te zawody do II ligi. Skala trudności konkurencji całkowicie zapewniła właściwą selekcję zawodników. Piloci, którzy dzięki IX RSDiP znajdują się na mistrzostwach, z pewnością będą walczyć o czołowe lokaty. Nadanie Rajdowi rangi II ligi samolotowej wyłania dwa nowe problemy związane z tą imprezą.

Pierwszy i najważniejszy problem związany jest z reprezentantami Wojsk Lotniczych. Dzięki wynikom uzyskanym na IX Rajdzie czterech z nich ma prawo startować w mistrzostwach Polski. Sądymy, że z wielu względów wskazane byłoby, aby grono uczestników tegorocznych SamMP powiększyć o znakomitych pilotów w mundurach. Będą się wiele mogli od nich nauczyć piloci sportowi, oni sami zaś zdobędą nowe cenne doświadczenia zawodnicze.

Drugą kwestię stanowi kwalifikacja pilotów do udziału w Rajdzie.

W tym roku nie została ta sprawa właściwie załatwiona. Chodzi nam o jakiś — uzasadniony sportowo bądź szkoleniowo — system wyłaniania uczestników naszej imprezy, będącej wszak oficjalną eliminacją do SamMP. Za niedopatrzenie to — w imieniu organizatorów — wypada nam przeprosić zainteresowane aerokluby i pilotów.

IX RSDiP został rozegrany w oparciu o nowy, zbliżony do ramowego, regulamin. W świetle doświadczeń imprezy nowe „zasady gry” należy ocenić pozytywnie. System punktacji łączonej (kary za niepunktualność odejmuje się od premii za odnalezienie znaki lub zidentyfikowane obiekty) zdał dobrze egzamin.

Autorom regulaminu chcielibyśmy jednak zasugerować, aby pomyśleli — w perspektywie jubileuszowego X Rajdu — o nowych interesujących próbach i zadaniach. Może, podobnie jak w innych zawodach II ligi, wprowadzić konkurencję nocną (ile wrażeń i przeżyć dla dziennikarzy)? Innowacje spotkają się z aplauzem.

Nie we wszystkich aeroklubach regionalnych właściwie doceniana jest skala trudności zawodów samolotowych. Powoduje to dość lekkomyślne wysyłanie pilotów — delikatnie mówiąc — niedotrenowanych. Oczywiście i na Rajdzie, jak na każdych zawodach sportowych, wszystkie miejsca są dla zawodników, ktoś musi być na końcu. Nie usprawiedliwia to jednak Aeroklubu Kieleckiego, którego reprezentant, nie przygotowany do latania na poziomie zawodniczym, lądował w terenie przygodnym, uszkodził samolot (na szczęście — niewiele) i naraził dziennikarza na... porcję strachu. Mniejmy nadzieję, że KBWL będzie łaskawa dla tego zawodnika, którego umiejętności nie dorównały ambicjom, ale przykład ten niechaj skłoni władze aeroklubów regionalnych do wnikliwej analizy, kogo wysyłają na zawody i w jakim stopniu ich reprezentant jest przygotowany do sportowej walki.

Wśród prób, które przeprowadzono w ramach konkurencji IX Rajdu, najłatwiej spisać się zawodnicy w czasie lądowania (punktowana celność przyziemienia w prostokątach) bez silnika. Okazało się, że z optyczną oceną wysokości, umiejętnością określenia warunków atmosferycznych (wiatr?!), oraz obliczeniem do lądowania „bez gazu” gros pilotów miało zasadnicze trudności. A przecież właśnie ten element w technice pilotażu ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa lotu w awaryjnej sytuacji, gdy zawiedzie silnik. Przypominamy o tym, aby instruktorzy w aeroklubach zaplanowali od czasu do czasu swoim podopiecznym tego rodzaju ćwiczenie.

JERZY POMIANOWSKI

Prawie całą długość lotniska w Łososinie Dłm. koło Nowego Sącza zajęły samoloty rajdowe. Lotnisko było małe, ale gościnność tak wielka, że Nowy Sącz na długo pozostał w milej pamięci rajdowców.



ZBIGNIEW
SZALAŚNY
(1913–1968)

URODZIŁ się 13 maja 1913 roku w miejscowości Lipnik, powiat Bielsko-Biała. Do szkoły powszechnej uczęszczał początkowo w Białej, a następnie w Bielsku, gdzie w 1933 r. złożył egzamin dojrzałości w Państwowym Gimnazjum Polskim. Z kolei jako ochotnik odbył służbę wojskową, kończąc dwyżyjny kurs podchorążych rezerwy (Cieleszyn — Bielsko).



Po odbyciu służby wojskowej pracował w zarządzie gimnazjum w Białej. Po pewnym czasie wyjechał do Warszawy, gdzie do września 1939 r. zatrudniony był w charakterze pracownika kontraktowego w Wydziale elektrotechnicznym DOKP. Podczas pobytu w Warszawie ukończył kurs szybowcowy, samolotowy, a następnie kursy spadochronowe I, II i III stopnia. Uzyskał uprawnienie

nia instruktora spadochronowego. Stąd też jako instruktor pracował społecznie w Warszawskim Okręgu Kolejowym LOPP. W okresie okupacji hitlerowskiej zatrudniony został jako pracownik fizyczny na stacji kolejowej Warszawa Wschodnia. Nie mogąc jednak utrzymać się z bardzo skromnych zarobków w Warszawie, wyjechał, z początkiem 1943 r. do rodziny ojca do Radogoszczy Tarnowskiej. Tam utrzymywał się z wykonywania zdjęć fotograficznych. Ze względu na przesunięcie się frontu, w grudniu 1944 r. wyjechał do rodziców do Bielska. W lutym 1945 r. zgłosił się jako ochotnik do Odrodzonego Wojska Polskiego.

Jesienią 1945 r. powołany został przez komisję weryfikacyjną i skierowany do służby w lotnictwie w stopniu podporucznika. Po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie (odbył kurs pilotażu na samolocie Po-2 w lipcu 1946 r.), postanowił się przenieść do wojskowej służby spadochronowej. We wrześniu 1946 r. ukończył kurs spadochronowo-desantowy III stopnia.

Po zweryfikowaniu stopnia instruktora spadochronowego, uzupełnionego szkoleniem teoretycznym i praktycznym, przeniesiony został do służby spadochronowej w Wojskich Lotniczych. Przez pięć lat pracował jako oficer wyszkolenia spadochronowego w Oficerskiej Szkole Lotniczej a następnie lotnictwie Marynarki Wojennej. Do września 1951 roku — do czasu przeniesienia do rezerwy — wykonał ogółem 101 skoków spadochronowych z samolotu. Będąc nieprzerwanie członkiem Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, w czasie urlopu wypoczynkowego przeprowadził kurs spadochronowy dla członków klubu, a także odbywał treningi szybowcowe na Zarze i samolotowy w Bielsku (Aleksandrowice).

W latach 1951–1954 pracował w „Domu Książki” w Słupsku, a następnie jako instruktor artystyczny w Słupskich Fabrykach Mebli. W tym okresie współpracował z Aeroklubem Słupskim jako społeczny instruktor spadochronowy. We wrześniu 1953 r. przebywał na treningu w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu, gdzie wykonał 8 skoków.

Od listopada 1955 r. zatrudniony był jako kierownik artystyczny w Domu Młodego Robotnika oraz w Spółdzielni Pracy „Remont”. Od grudnia 1955 r. do lutego 1960 r. pracował jako kierownik sekcji opakowań w Śląskiej Fabryce Kabli w Czechowicach-Dziedzicach.

W marcu 1960 r. rozpoczął pracę w lotnictwie. Początkowo zatrudniony został jako rzeczoznawca, a następnie starszy rzeczoznawca Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, z siedzibą w Bielsku-Białej. W okresie wieloletniej pracy wykazał się wzorowym wykonywaniem obowiązków służbowych. Miał uprawnienia pilota szybowcowego, samolotowego oraz instruktora spadochronowego. Ogółem wykonał 192 skoki spadochronowe z samolotu. Uzyskał wiele pochwał, wyróżnień i dyplomów uznania. Otrzymał odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Po długiej chorobie zmarł 9 października 1968 r. (m)

TEOFIL BOGUMIL
DZIAMA
(1895–1943)

URODZIŁ się 5 stycznia 1895 r. w Białej Rzeszowskiej. Po złożeniu egzaminu dojrzałości studiował na Politechnice we Lwowie. Należał do Polowych Drużyn Sokolich. Na początku pierwszej wojny światowej wstąpił do Legionów Polskich. Wcielony został do 16 kompanii 2 pułku piechoty i 1 października 1914 r. mianowany kapralem. Do wiosny 1915 r. był na froncie w Karpatach, a następnie wraz z IV batalionem przeniesiony do tworzącego się w Kongresówce 4 p.p. Legionów Polskich.

W stopniu plutonowego, sierżanta, podchorążego i chorążego brał udział w walkach pułku na Lubelszczyźnie, Polesiu i Wołyniu w 1915 i 1916 roku. W wyniku tzw. kryzysu przysięgowego 4 p.p. został we wrześniu 1917 r. rozwiązany. Obywatela b. zaboru rosyjskiego osadzeni zostali w obozie w Szczepiornie, obywatele austriaccy — a wśród nich chor. Dziama — znaleźli się w armii austriackiej na froncie włoskim.

T. Dziama dostał się w roku 1918 do niewoli włoskiej, skąd przedostał się do tworzonej przez gen. Józefa Hallera Armii Polskiej we Francji. Tam wstąpił na ochotnika do lotnictwa i po przejściu przeszkolenia w pilotażu w Longvie i Pau oraz wyszkolenia bojowego w strzelaniu w Biscarosse otrzymał przydział jako podporucznik-pilot do 39 eskadry Breguetów. Eskadra ta przybyła w pierwszym rzucie lotnictwa gen. Hallera do Polski w maju 1919 r. T. Dziama przebywał z 39 eskadrą w Warszawie, Lublinie, Krakowie. 11. IV. 1920 r. eskadra otrzymała nazwę: 16 eskadra wywiadowcza. a w marcu 1921 r. stała się 11 eskadrą 1 pułku lotniczego z miejscem postoju w Warszawie.

T. Dziama pełnił w czasie pokoju różne funkcje wyszkoleniowe i organizacyjne (miedzy innymi był szefem wydziału personalnego Departamentu Aeronautyki), osiągając stopień podpułkownika pilota oraz stanowisko zastępcy dowódcy 1 pułku lotniczego w Warszawie. W roku 1938 został przeniesiony na emeryturę i oddał się w pełni pracy społecznej.

Dziama należał w okresie 1920–1930 r. do czołówek pilotów wojskowych i w roku 1924 został wyznaczony do nielicznej ekipy, która przeprowadziła lotem zakupione we Francji samoloty do Polski. Ekipa polska przeleciała nad Alpami i w ten sposób ówczesny kpt. pil. Dziama znalazł się wśród lotników, którzy pierwsi w historii aeronautyki w locie grupowym przebyli bez wypadku to potężne pasmo górskie.

Po naszej wojnie obronnej 1939 roku ppik Dziama już na jesieni znalazł się wśród organizatorów Związku Walki Zbrojnej. Przygotowywał akcje sabotażowe i organizował nielegalny zakup broni od żołnierzy niemieckich (na Kercelaku), współdziałał w przerzutach ludzi oraz pocztą na Węgry i do Francji. 24 października 1940 roku został wraz z żoną i dziećmi aresztowany przez Gestapo i przewieziony na Pawiak. T. Dziama został wysłany — po licznych bestialskich przesłuchaniach w tzw. „tramwaju” przy alei Suchoa w Warszawie — w dniu 5 stycznia 1941 roku do obozu zagłady w Oświęcimiu.

W tajnym kierownictwie obozowego Ruchu Oporu Dziama był jednym z przedstawicieli grupy konspiratorów wojskowych. Do jego funkcji między innymi należało przekazywanie komórcy ZWZ w obozie informacji oraz dyktowanie komendy ZWZ w mieście Oświęcim. Podlegał mu również przydział do obozowego szpitala więziennego leków przemycanych tajnie spoza obozu. Starał się o ukrywanie w tym szpitalu przed władzami niemieckimi szczególnie zagrożonych więźniów.



Na ręce T. Dziamy nadchodziły z Warszawy meldunki o wysyłanych do Oświęcimia (jako rzekomych więźniach) zdrajcach, którzy zgodzili się na rolę szpicliów. Wśród konspiratorów polskich propagował z powodzeniem ideę, że w razie — przygotowywanego z jego udziałem — wybuchu oporu zbrojnego należy do akcji tej wciągnąć także więźniów narodowości rosyjskiej, czeskiej i żydowskiej.

Za to wszystko ppik Dziama stał się w drugiej połowie 1943 roku jednym z głównych oskarżonych „o spisek wojskowy wewnątrz obozu”. 18 września został zamknięty w osławionym, karnym bunkrze. 25 października 1943 roku ppik Dziama został rozstrzelany. Zaśnadał od prowadzących grupę skazańców żołnierzy niemieckich, by nie strzelali w tył głowy, lecz jak do żołnierzy prosto w twarz. Oprawcom niemieckim ta postawa tak zażyłonemu, że wołę Dziama uszanował.

Był odznaczony Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari, Krzyżem Niepodległości, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Polową Odznaką Pilota.

J. KĘDZ.

KAZIMIERZ
KAZIMIERCZAK
(1880–1946)

URODZIŁ się 31. I. 1880 roku w Łodzi, jako trzeci z sześciorga dzieci Walentego

APEL KOMISJI HISTORYCZNEJ
KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA APRL

Komisja Historyczna Aeroklubu PRL apeluje do czytelników „Skrzydlatej Polski”, a za ich pośrednictwem do całego społeczeństwa, o zgłaszanie Komisji (adres: Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55 — siedziba Aeroklubu PRL) lub sekcjom historycznym regionalnych Klubów Seniorów Lotnictwa — wszelkich informacji związanych z historią lotnictwa polskiego, jak również o zgłaszanie posiadanych pamiątek lotniczych oraz książek, broszur, czasopism, albumów, fotografii itp. materiałów historycznych, znajdujących się w prywatnym posiadaniu. Przedmioty stanowiące pamiątki rodzinne byłyby — bez obawy ich utracenia — tylko zewidencjonowane i ocenione pod względem wartości historycznej przez Komisję Historyczną.

Komisja Historyczna informuje jednocześnie, że — spełniając swój obowiązek troski o prawdę historyczną — będzie publikowała ewentualne sprostowania błędnie przedstawianych faktów historycznych w książkach, broszurach, czasopiśmie i wystąpieniach publicznych w formie „oświadczeń Komisji Historycznej”, bez podawania nazwisk autorów publikacji i wdawania się w polemikę.

W związku z powyższym, Komisja Historyczna apeluje do wszystkich autorów książek, broszur i artykułów o przestrzeganie zasad ścisłości i prawdy historycznej oraz korzystania ze źródeł historycznych, które — choć zdewastowane i rozproszone — są w wielu przypadkach łatwo dostępne dla tych, którzy zechcą z nich korzystać.

Warszawa, maj 1970 r.

Przewodniczący Komisji Historycznej
(→) mgr inż. R. Bartel

I Franciszki z Mądrych. Ojciec Kazimierza był robotnikiem, a następnie kontrolerem kotłowni parowych w spółce fabryk K. Scheiblera. Kazimierz ukończył z wyróżnieniem szkołę przyfabryczną w zakładach Scheiblera w Łodzi, a następnie pracował w warsztacie mechanicznym jako uczeń, uzupełniając wykształcenie w szkole niedzielnej i na kursach wieczorowych. Wraz z ojcem i starszym bratem Stefanem został aresztowany w czasie rewolucji 1905 roku. Był więziony na Pawiaku.

Kiedy dzięki staraniom adwokata Stanisława Patka zwolniono go za kaucją do czasu rozprawy, Kazimierz Kazimierz wyjechał nielegalnie za granicę. Znalazł się w Paryżu i początkowo pracował jako mechanik. Jednocześnie do kształcił się fachowo i uczył języka francuskiego. Szybko swansował, zajmując coraz bardziej samodzielne stanowiska.

W czasie pierwszej wojny światowej wstąpił do oddziału ochotników polskich w sierpniu 1914 roku w m. Bayonne. Oddział trw. Bałojczyków brał udział w listopadzie 1914 roku w walkach na froncie w okolicy Reims, gdzie Kazimierz został ciężko ranny.

W roku 1920 powrócił do kraju i został zaangażowany do powstającej fabryki samolotów przy zakładach mechanicznych „E. Plage i T. Łaskiewicz” w Lublinie, na stanowisko kierownika organizacji produkcji.

Po z górą roku pracy wrócił do Francji i tu uzyskał dyplom inżyniera na Politechnice w Grenoble. Następnie objął kierownictwo stanowisko w zakładach samochodowych Renault. W roku 1928 inż. Kazimierz przeszedł do fabryki Citroena na stanowisko kierownika organizacji produkcji, potem pełnił faktycznie czynności dyrektora technicznych zakładów. Kilkakrotnie był wysyłany do Stanów Zjednoczonych A. P., aby zapoznać się z organizacją fabryk Forda oraz Anglii i Szwecji, w celu zaimplementowania z metodami pracy w tamtejszym przemyśle samochodowym.

W roku 1934 inż. Kazimierz powrócił ponownie do Polski i objął stanowisko naczelnego dyrektora Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL), z zadaniem zorganizowania produkcji na skalę wielkoprzemysłową. Po ostatecznym przeniesieniu zakładów z Pola Mokotowskiego na Okęcie, Kazimierz przystąpił do znacznego rozszerzenia produkcji, m. in. nowe metody obróbki przy racjonalnym wykorzystaniu maszyn. Poważną reformą wreszcie było wprowadzenie zasad produkcji taśmowej i zmodernizowanie rachunkowości.

Z inicjatywy inż. Kazimierza — na kształtowanie się warunków bytowania pracowników wpływali zespół wybrany przez zarząd. Wprowadził także „skrzynkę pomysłów i u-

mierz Kazimierza, człowiek zdolny i rzutki. Fabrykę, która została przeniesiona do nowych wspólnych pomieszczeń na Okęcie, postawił on technicznie na bardzo wysokim poziomie.”

Bezpośrednio po wybuchu wojny w 1939 roku inż. Kazimierz ewakuował na polecenie władz wojskowych kadry techniczne PZL na południowy-wschód Polski. Po dwuletnim pobycie w ZSRR wyjechał przez Buzułuk do Taszkentu, z Taszkentu do Samarkandy, a w sierpniu 1941 roku do Persji. Jako delegat Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej na Afrykę Wschodnią zamieszkał z kolei w Nairobi (Kenia) i organizował opiekę dla około 30 000 polskich uchodźców. Przemierzył autem i samolotem całą Kenię, Tanganikę, Ugandę, Rodezję Północną oraz Południową i część Konga belgijskiego wzdłuż Jeziora Alberta.

W czerwcu 1943 roku został wezwany do Kairu, gdzie gen. Sikorski proponował mu objęcie odpowiedzialnego stanowiska technicznego. Zły stan zdrowia zmusił jednak Kazimierza do rezygnacji z pracy państwowej. Wyjechał do Anglii, a stamtąd w grudniu 1945 roku do Brazylii. W liście do przyjaciela napisał: „Fatalny stan zdrowia nie pozwala mi pchać się do kraju. Muszę trochę jeszcze poczekać i uporządkować swe serce. Może się tam jeszcze wówczas na coś przydam. Słysz, że wszyscy moi byli współpracownicy są w Polsce na powołanych stanowiskach. Cieszę się z tego. Mają teraz okazję do wykazania swych zalet i zdolności. Dalem im niezłą szkołę, to nie powinno być stracone.”

W Brazylii zorganizował i uruchomił w rekordowo krótkim czasie prywatną fabrykę rowerów oraz okien i drzwi metalowych. Najbliższym współpracownikiem Kazimierza w tym okresie był inż. Zbigniew Ciołkosz. Inż. Kazimierz Kazimierz zmarł nagle na serce 3 lipca 1946 roku. Został pochowany w Rio de Janeiro na cmentarzu São Juno Batista.

J. KĘDZ.



doskonałe” dla projektów racjonalizatorskich pracowników. Na krótko przed wybuchem wojny Kazimierz — na podstawie specjalnego pełnomocnictwa — miał za zadanie zharmonizować i nadzorować działalność całego państwowego koncernu przemysłu lotniczego.

Wszystkie pisemne źródła podkreślają, że ówczesna produkcja PZL wzniosła się na wysoki poziom. W książce „Komisja stwierdziła” (Warszawa, 1960 r.) Tadeusz Cyprjan napisał: „Na miejsce Rumbowicza powołany został na stanowisko naczelnego dyrektora Kazi-

TOWARZYSTWO lotnicze Niemieckiej Republiki Demokratycznej obchodzić będzie w dniu 1 lipca roku bieżącego piętnastoletnie swoje istnienie. Pracownicy towarzystwa „Interflug” mają słuszny powód do dumy z dokonanych osiągnięć, które umożliwiły rozwój przedsiębiorstwa powstałego prawie z niczego. Powstanie cywilnego przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej zapoczątkowało rozwój nowej gałęzi w ujednoliconym systemie socjalistycznego transportu NRD. Młode państwo robotników i chłopów, dzięki pokojowej polityce i szybko rosnącej gospodarce, stworzyło dobre podstawy do stałego rozwoju komunikacji powietrznej.

Mówiąc o rozwoju naszego przedsiębiorstwa, nie można zapominać o braterskiej pomocy Związku Radzieckiego i przyjaznej współpracy „Aeroflotu”, która z roku na rok zacieśnia się. Początek nie był łatwy. Wydawało się nieraz, iż trudności są nie do przezwyciężenia. Należało przecież przygotować naziemne urządzenia techniczne, zakupić samoloty, znaleźć odpowiedni personel, który wymagał przeszkolenia. To, że wszystkie te zagadnienia rozwiązano w stosunkowo krótkim czasie, zawdzięczać należy jedynie wielkodusznej pomocy Związ-



Samoloty towarzystwa „Interflug” zawsze są mile widziane w polskich portach lotniczych. Na zdjęciu: An-24 na Okęcie.

Linie lotnicze NRD

STANISŁAW PASZKOWSKI
Wicedyrektor „Interflug” w Warszawie

zku Radzieckiego. Podczas gdy w cywilnych szkołach lotniczych ZSRR szkolili się nasi pierwsi piloci i mechanicy, na utworzonych liniach lotniczych NRD latały doświadczone załogi z „Aeroflotu”. Pierwsze trasy lotnicze wiodły do stolic państw zaprzyjaźnionych — do Warszawy, Pragi, Moskwy, Budapesztu, Bukaresztu, Sofii i innych miast krajów demokracji ludowej. Pierwsze loty wykonywano przy pomocy samolotów typu Il-14, później Il-18, wreszcie An-24.

W tymże czasie zapoczątkowano budowę centralnego portu lotniczego Berlin-Schönefeld. Obok tego portu systematycznie rozbudowie uległy lotniska w Lipsku, Dreźnie, Erfurcie i Barth, które to miasta włą-

czone do sieci regularnej komunikacji powietrznej. Stale wzrastająca liczba urlopowiczów udających się nad morze spowodowała uruchomienie sezonowego portu lotniczego w miejscowości Heringsdorf.

Obecnie na przykład z Lipska można uzyskać dogodnie połączenie z Barth i Heringsdorf, a z Dreźnie każde połączenie z zagranicą. Dużą frekwencją, szczególnie latem, cieszą się połączenia z Budapesztem, a począwszy od 4 maja roku bieżącego Lipsk uzyskał bezpośrednie połączenie lotnicze z Moskwą.

A oto daty z historii powstania zagranicznych linii lotniczych „Interflugu”, obrazujące rozwój tego przedsiębiorstwa: 20. V. 1964 — Berlin — Nikozja; 22. VI. 1965 —



22 samoloty tworzą flotę transportu cywilnego w NRD.

ściłą współpracą naukowo-techniczną z „Aeroflotem” i znanymi biurami konstrukcyjnymi Iljuszyna, Tupolewa, Antonowa i innymi dała poważne wyniki zarówno jeśli chodzi o stałą modernizację parku samolotów, wyposażenie techniczne, jak i wyszkolenie pilotów. Piloci i mechanicy są mile widzianymi gośćmi w szkołach lotniczych „Aeroflotu”. Serdeczne stosunki łączą pilotów NRD zarówno z towarzyszami radzieckimi, jak i pilotami innych państw socjalistycznych.

W 15-lecie swego istnienia „Interflug” może podsumować cenny dorobek. Dysponując parkiem złożonym z 22 samolotów, sieć linii lotniczych „Interflug” liczy 50 000 km. Samoloty „Interflugu” latają do ponad 30 portów lotniczych świata. „Interflug” dysponuje 18 filiami lotniczymi i 36 filiami ogólnego transportu oraz 49 agencjami wewnątrz krajowymi — co umożliwiło pasażerom łączność ze światową siecią komunikacji lotniczej na przestrzeni ponad 3 mln km. Niezależnie od regularnego transportu pasażerskiego rozwinął się w NRD transport okolicznościowy związany z turystyką, sezonowymi targami przemysłowymi i frachtem. Obecnie w 18 państwach istnieją przedstawicielstwa i biura miejskie towarzystwa „Interflug”.

W roku ubiegłym w centralnym porcie Berlin-Schönefeld odprawiono ponad milion pasażerów. Obecnie przygotowujemy następny etap rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w NRD, który łączy się z wprowadzeniem na linie „Interflug” samolotu ołbrzymia typu Il-62. Trzy samoloty tego rodzaju umożliwią szersze jeszcze niż dotąd wykorzystanie tras zagranicznych i zwiększenie liczby pasażerów.

W zakresie prac lotnictwa cywilnego wchodził jeszcze wykonywanie zadań dla potrzeb gospodarki rolnej oraz zadań specjalnych, które jednak stanowią osobny już temat.

„Interflug” jest obecnie ważnym partnerem na szlakach międzynarodowej komunikacji lotniczej. Zainteresowanie licznych państw w stworzeniu normalnych stosunków międzypaństwowych z NRD stawia „Interflug” przed nowymi perspektywami.

Warszawskie biuro podróży „Interflug”.

Zdjęcia: „Interflug” (1) i M. Kobrzyński (2)



Berlin — Kair; 15. I. 1966 — Berlin — Nikozja — Damaszek; 5. VI. 1966 — Berlin — Kijów; 27. IX. 1966 — Berlin — Algier — Bamako; 17. XI. 1966 — Berlin — Algier — Bamako — Konakry (od 1967 r. przez Budapeszt); 8. I. 1967 — Berlin — Nikozja — Damaszek — Bagdad; 1. V. 1967 — Lipsk — Budapeszt; 3. V. 1967 — Dreźnie — Budapeszt; 4. V. 1967 — Berlin — Belgrad — Dubrownik; 1. VI. 1968 — Berlin — Leningrad; 7. VII. 1968 — Berlin — Bejrut; 3. VI. 1969 — Berlin — Kair — Chartum; 26. XI. 1969 — Berlin — Freetown — Konakry; 4. V. 1970 — Dreźnie — Moskwa.

Centralny Port Berlin-Schönefeld stał się w ciągu 15 lat portem międzynarodowym. Oprócz samolotów z krajów demokracji ludowej korzystają z niego także towarzystwa jak KLM, Iraqi Airways, UAA. Port nasz ma nowoczesne techniczne wyposażenie. Kolejnym etapem rozwoju cywilnego transportu w NRD było, począwszy od roku 1968, wprowadzenie do eksploatacji samolotów odrzutowych typu Tu-134.



BSERWUJĄC rozwój lotnictwa łatwo zauważymy, że aparaty jakimi dotychczas posługiwano się do latania nigdy nie osiągały od razu takiego kształtu, jaki stał się dla nich później typowym. Ciągłe ewolucje kształtów i układów miały i mają z zasady zawsze na celu polepszenie nie tylko własności lotnych samolotu (takich, jak: prędkość, pułap, zasięg, sterowność lub stateczność itp.), lecz także i bezpieczeństwo oraz komfort lotu, widoczność z kabiny załogi, łatwość obsługi itp. Różnorodność dróg poszukiwawczych i stosowanych rozwiązań sprawia, że w niektórych przypadkach nawet dobrze rozeznany w sprawach lotniczych Czytelnik ma kłopoty z zaliczeniem danego samolotu do określonego układu aerodynamicznego.

Z przykrością należy w tym miejscu stwierdzić, że stan taki w ostatnim czasie daje się również zaobserwować szczególnie jaskrawo wśród piszących o lotnictwie. Bez przerwy więc część autorów wrzuca beztrąsko samoloty o różnych własnościach aerodynamicznych do jednego worka. Dotyczy to szczególnie samolotów nowszych i o niekonwencjonalnym układzie, o których poza sylwetką i podstawowymi danymi technicznymi nic, albo prawie nic nie wiadomo. Bywa jednak i tak, że samoloty starsze zbudowane w sposób oczywisty lub potwierdzony źródłowym opisem technicznym w określonym układzie, są „modernizowane” zgodnie z fantazją (a może ze względu na jej brak?) autora.

Wynika to, jak sądzę, nie tylko ze słabej znajomości problemów lotniczych, lecz także niechęci do konfrontowania danych pochodzących z różnych źródeł (niektóre z nich mogą pochodzić od autorów tego samego pokroju). Mamy więc tutaj do czynienia z typowym brakiem zwykłej rzetelności, która wymagana jest przecież w każdym zawodzie, a szczególnie wśród ludzi, którym dostępne są masowe środki przekazu. Nie można przecież pisać o czymkolwiek konkretnie, jeżeli dysponuje się jedynie fragmentarycznymi informacjami.

Zasadność powyższego stwierdzenia rozpatrzmy na przykładzie trzech samolotów, których sylwetki (rzuty z góry i z boku — bez zachowania podziałki; rzut z przodu nie wnosi nic nowego



DWUPŁAT—TANDEM

CZY

KACZKA

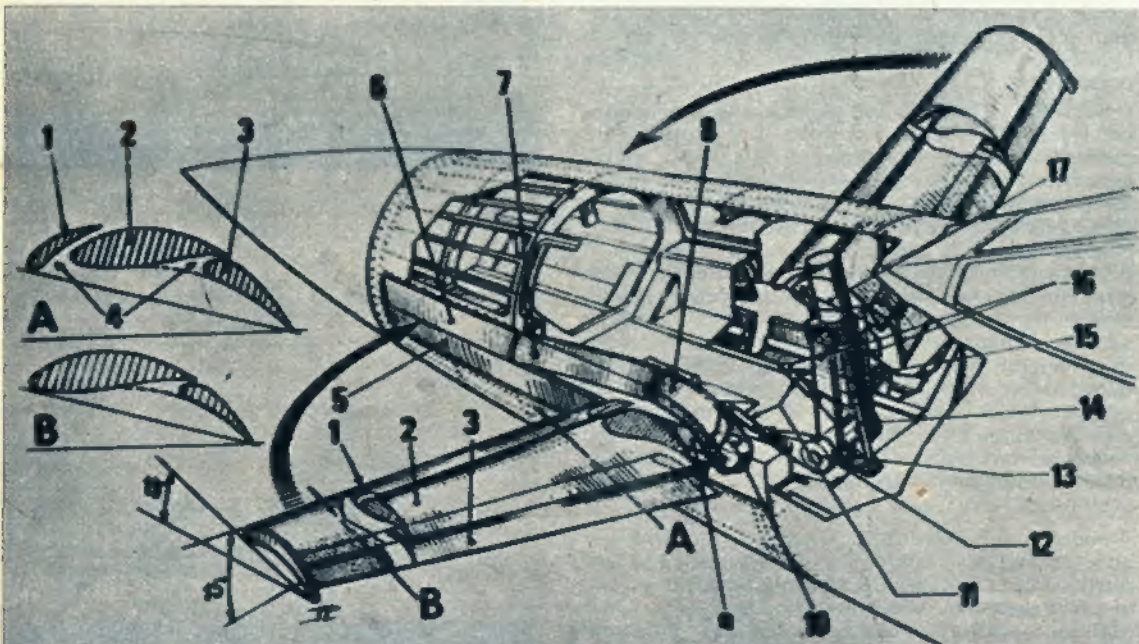
Dr inż. EDMUND CICHOSZ

przy rozpatrywaniu tego problemu) przedstawiono na rysunku zamieszczonym obok. Co niecierpliwszy Czytelnik (np. za autorem książki „Samolot zmienia kształt”) zapewne szybko powie, że są to samoloty zbudowane w znanym układzie kaczka, ponieważ mają usterzenie poziome umieszczone przed płatem. Czy tak jest jednak istotnie?

Na pierwszy rzut oka samoloty te są aerodynamicznie rzeczywiście podobne, ponieważ każdy z nich posiada kadłub i po dwie powierzchnie nośne: mniejszą z przodu i większą z tyłu. Każdy z nich posiada również usterzenie pionowe umieszczone w tylnej części kadłuba (pierwszy typu rozdwojonego, a pozostałe dwa — pojedyncze.) I to wszystko co je do siebie upodabnia. Czy można wobec tego, na podstawie tak skromnej informacji, mówić o nich jako o samolotach aerodynamicznie podobnych? Nie. W celu wydania wiążącej opinii w tym przypadku nie tylko potrzebny jest pewien zasób wiedzy, lecz także pewne informacje techniczne, określające przeznaczenie poszczególnych zespołów płatowca. Niezbędne są więc informacje, mówiące jaką rolę spełniają powierzchnie przednie oraz ich części (zarówno te, które wydają się być nieruchome jak i te, które prawdopodobnie są ruchome) i części ruchome płata podstawowego. Dopiero mając takie informacje będzie można, wydać sąd o rodzaju układu aerodynamicznego, w jakim został zbudowany dany samolot.

W celu wyjaśnienia niektórym autorom, jak lekkomyślnie podpisują się pod oczywistymi, nazwijmy to ogólnie, nieścisłościami oraz wyprostowania skrzywionych nieco przez nich poglądów niektórych Czytelników, przypomnijmy, w jakich układach były względnie są jeszcze budowane samoloty. Biorąc pod uwagę aerodynamiczne przeznaczenie poszczególnych zespołów płatowca i upraszczając nieco zagadnienie, aktualnie rozróżnia się pięć układów aerodynamicznych:

U góry: „Mirage-Milan”. Z lewej. Przekrój perspektywiczny przedniej części kadłuba samolotu „Milan”: 1 — slot, 2 — skrzydło, 3 — kłapa jednosczeblinowa nieruchoma, 4 — szczeliny, 5 do 8 — pokrywy, 9 — dźwignia, 10 — sworznie, 11 — cięgna układu sterowania położeniem skrzydła „Moustache”, 12 — osł pociągów dźwigni sterowania, 13 — dźwignia sterowania, 14 — cięgno, 15 — łożysko pociągowe, 16 — wspornik siłnika, 17 — siłnik elektryczny.



● klasyczny (zwany również normalnym lub ortodoksyjnym, względnie konwencjonalnym); samolot o tym układzie posiada skrzydła (płaty) umieszczone na kadłubie przed usterzeniem (poziomym i pionowym);

● bez usterzenia poziomego (zwany potocznie — bez uzasadnienia i wyjątkowo brzydko — bezogonowcem); w samolocie o tym układzie powierzchnie nośne zapewniające sterowność podłużną samolotu (ster wysokości) są częścią skrzydła;

● latające skrzydło; w samolocie o tym układzie brak jest kadłuba i usterzenia (poziomego i pionowego) rozumianych w sensie klasycznym;

● latający kadłub; samolot o tym układzie może posiadać płat o charakterze szczałkowym lub tylko kadłub (nośny) wraz z usterzeniem (do grupy tej zalicza się rakietoplany z płatami szczałkowymi oraz budowane w ostatnim okresie czasu samoloty kosmiczne, tzw. kosmoplany);

● kaczką.



„Griffon”

Ostatni układ jest w pewnym sensie lustrzanym odbiciem pierwszego, ponieważ skrzydła i usterzenie poziome (znane są dwa przypadki, że również i pionowe) zmieniły swoje położenie: pierwsze znajdują się w tylnej części kadłuba, a drugie — w przedniej. Dzięki takiej zmianie kaczką w locie sprawia trochę niezwykle wrażenie (szczególnie z napędem tłokowym), bowiem powstaje złudzenie samolotu „leżącego tyłem do przodu”. Typowym przykładem tego rodzaju określenia były samoloty A. Santos-Dumont’a z 1906 r. i A. W. Szułkowa z 1912 r., które były jedynymi kaczkami posiadającymi w przedniej części kadłuba również usterzenie pionowe.

To wszystko co wyżej powiedziano dotyczy oczywiście zarówno jedno- jak i dwupłatów, samolotów o zmiennej geometrii, samolotów pionowego i krótkiego startu oraz lądowania itp., które mogą być budowane w dowolnym układzie (z wyjątkiem oczywiście wykluczających się, jak np. „dwupłat” i „latający kadłub”). Tak na przykład dwupłat (zwyczajowo nazwa to dotyczy samolotu posiadającego dwa płaty jeden nad drugim) był budowany w układzie klasycznym, latające skrzydło i kaczką. Natomiast dwupłat tandem (w odróżnieniu od poprzedniego posiada dwa płaty jeden za drugim) był, względnie jest, budowany w układzie klasycznym oraz bez usterzenia poziomego.

Przypomnijmy również, że w pierwszym okresie rozwoju lotnictwa w samolotach o układzie klasycznym stosowane było usterzenie poziome typu nośnego, które wytwarzało znaczną część siły nośnej samolotu. Przy wychyleniu steru zmieniała się jedynie wielkość siły, tzn. jej zwrot pozostawał stały i był zawsze zgodny ze zwrotem siły nośnej płata. Zmiana wielkości siły zapewniała tylko ograniczoną sterowność w płaszczyźnie pionowej, ponieważ samolot w tym przypadku posiadał cechy nadstateczności. Z tego względu obecnie stosowane jest usterzenie poziome, którego siła nośna jest mała w porównaniu z siłą nośną płata i w zależności od położenia steru może być skierowana do góry lub do dołu. Przy neutralnym położeniu steru siła skierowana jest (w locie poziomym normalnym) do dołu, w związku z czym takie usterzenie nazywane jest nienośnym. Układ taki, ograniczając stateczność samolotu do określonego zakresu, zapewnia dużą czułość sterowania, tzn. szybką i energiczną reakcję samolotu na wychylenie steru. Zastosowanie usterzenia nienośnego prowadzi jednak do konieczności zwiększenia powierzchni nośnej płata i w związku z tym do wzrostu oporu oraz ciężaru samolotu. Wady tej nie posiada układ kaczką oraz dwupłat tandem zbudowany w układzie bez usterzenia poziomego.

Po tych wyjaśnieniach i ujednoliceniu poglądów zapytajmy ponownie: do jakiego układu aerodynamicznego, wobec tego, można zaliczyć samoloty XB-70, Nord-1500 i Saab-37? Odpowiedzi na to pytanie można udzielić tylko po ustaleniu roli, jaką spełniają przednie powierzchnie nośne w poszczególnych samolotach.

North American XB-70 „Valkyrie”. Układ sterowania składa się ze sterolotek oraz klasycznego, rozdwojonego usterzenia kierunku. Powierzchnia przednia to stabilizator (płyta ustasieczniająca), posiadający możliwość zmiany kąta natarcia w locie oraz wyposażony w kłapę. Zauważmy więc, że gdyby kłapę zamieniono sterem, to powstałe w ten sposób usterzenie nazwalibyśmy pływającym, a sam samolot posiadałby układ kaczką. Usterzenia poziomego samolot jednak nie ma, nie jest więc kaczką! Takie stwierdzenie uzasadnione jest dodatkowo i tym, że stabilizator wychylany był w locie tylko dla wyważenia samolotu, tzn. spełniał rolę kłapki wyważającej (trymera). Natomiast kłapa była wychylana (do dołu) tylko podczas startu i lądowania i pociągała za sobą wychylenie sterolo-

DWUPŁAT TANDEM CZY KACZKA

tek (również do dołu), co znacznie zwiększało nośność samolotu w tych fazach lotu.

Nord-1500 „Griffon”. Układ sterowania pierwszej wersji („Griffon-I”) analogiczny jak w „Valkyrie”, to znaczy ze sterolotkami i klasycznym, w tym przypadku pojedynczym, usterzeniem pionowym. Jedyne zamiast stabilizatora wyposażonego w kłapę, Nord-1500 posiadał stabilizator typu płytowego. Był on stosowany również dla wyważenia samolotu (brak informacji czy wychylany był podczas startu i lądowania; zapewne tak). W drugiej wersji („Griffon-II”), pokazanej na rysunku, samolot posiadał obok sterolotek również niewielkie płytowe usterzenie poziome umieszczone — jak w układzie klasycznym — w tylnej części kadłuba. Oznacza to, że „Griffona” również nie można zaliczyć do układu kaczką. Jedyne układ „Griffona-II” można określić jako układ pośredni między „klasycznym” i „bez usterzenia poziomego”.

Jeżeli przy ocenie układu aerodynamicznego obu tych samolotów uwzględnimy, że zadaniem płyt ustasieczniających było wytwarzanie dodatkowej siły nośnej o kierunku i zwrocie zgodnym z siłą nośną płata oraz działającej w punkcie leżącym przed środkiem ciężkości samolotu, to układ „Valkyrie” i „Griffona” pod tym względem będzie jedynie podobny nie tyle do układu kaczką, co do dwupłata tandem „bez usterzenia poziomego”.

Saab-37 „Viggen”. Jak dotychczas nie ustalono wprawdzie, jaki powinien być minimalnie niezbędny wzajemny stosunek dwóch powierzchni nośnych by można było obie nazwać „płatami”, tym niemniej już na pierwszy rzut oka „Valkyrie” i „Griffona” zaliczyć należy do jednopłatów. A jak jest z samolotem „Viggen”? W tym przypadku różnice są również znaczne (płat przedni stanowi 18% powierzchni nośnej samolotu), jednakże nie tak duże jak w poprzednich. Gdy ponadto uwzględnimy, że płat przedni (jego wielkość i spełniana w samolocie rola do takiej nazwy nas upoważniają) jest nieruchomy i podobnie jak stabilizator w „Valkyrie” wyposażony w kłapę (z nadmuchem), to jasnym się staje, że mamy do czynienia z dwupłatem tandem zbudowanym w układzie „bez usterzenia poziomego” („Viggen” posiada sterolotki).

Podobne nieścisłości wkradają się również przy omawianiu samolotów Drzewieckiego „Canard”, Migneta „Pou du Ciel” oraz najnowszego naddźwiękowego samolotu francuskiego AMD „Mirage — Milan”. Popatrzymy więc na nie i zastanówmy się, w jakim układzie aerodynamicznym zostały zbudowane.

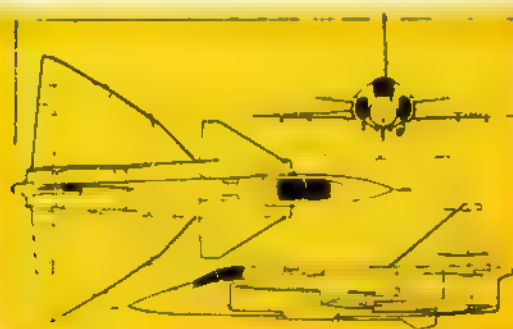
układem kaczka a układem dwupłata tandem bez usterzenia poziomego. Zauważmy również, że „Pchła” mimo podobieństwa na pierwszy rzut oka do „Canard” Drzewieckiego, różni się od niej w sposób istotny zarówno tym, że ma dwa płaty jak i tym, że „płatek” przedni „Canarda” był dwuczęściowy i spełniał zarówno rolę steru wysokości jak i lotek. Natomiast w „Pou du Ciel” sterowanie boczne (poprzeczne i kierunkowe) odbywało się tylko przy pomocy steru kierunku. Prace nad „Pchłami” nie ustają do dzisiaj w wielu krajach, a one same z różnymi modyfikacjami (jednak z zachowaniem podstawowej zasady) biorą często udział w konkursach na lekkie samoloty popularne.

I wreszcie ostatni, kontrowersyjny przykład o podobnym charakterze jak poprzednie. Dotyczy on samolotu AMD „Mirage” z pomocniczym, małym płatem (chowanym w przedniej części kadłuba) zwanym „Moustache”. Ponieważ w Polsce o samolocie tym ukazały się tylko niewielkie wzmianki, najpierw kilka słów wyjaśnienia. Otóż „Mirage” M. 5. Wyposażony jest w silnik SNECMA „Atar” 9 K50 o ciągu 7200 kp z dopalaniem. Posiada skrzydła trójkątne o skosie 60°. Przy ciężarze startowym 13500 kg rozwija prędkość maksymalną odpowiadającą M = ponad 2 oraz 1400 km/h na małej wysokości. „Mirage” M. 5 oblatany został w 1967 r., „Milan” pierwszy lot ze stałym płatem „Moustache” wykonał we wrześniu 1968 r., z chowanym — 24 maja 1969 r., a w czerwcu ub. r. wykonał loty pokazowe na Salonie Paryskim.

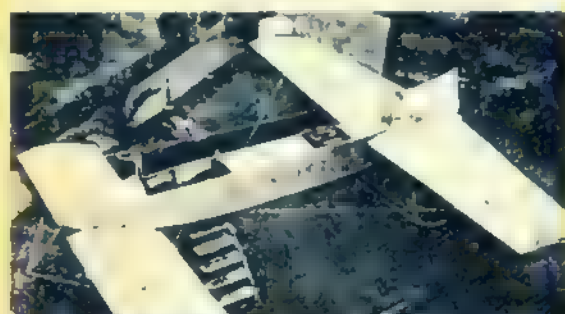
Dodatkowe skrzydła zapewniają samolotowi „Milan” takie własności przy małych prędkościach lotu, jakie wykazują tylko samoloty poddźwiękowe oraz Saab-37 „Viggen”, nie pogarszając przy tym własności przy dużych, naddźwiękowych prędkościach. Osiągnięcie to jest tym bardziej godne uwagi, że dotychczas uważano, iż uzyskanie równie dobrych własności w locie z małymi jak i dużymi prędkościami możliwe jest jedynie przy zastosowaniu skrzydeł o zmiennej



„Viggen”



SAAB-37 „Viggen”



„Canard” Stefana Drzewieckiego



Dwupłat-tandem o układzie klasycznym (Albersard, 1914 r.)



„Pou du Ciel” Henri Migneta

W latach 1909–1913 Stefan Drzewiecki pracował we Francji nad samoczynną równowagą płatowca (w 1909 r. opatentował samolot o tym układzie) i dla potwierdzenia prac teoretycznych w locie zbudował odpowiedni samolot. Samolot ten o nazwie „Canard” był w 1912 r. wystawiony na dorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu, gdzie spotkał się z dużym zainteresowaniem. Prawdopodobnie Henri Fabre użył w 1910 r. jako pierwszy nazwy „Canard” („Kaczka”) dla samolotu o tym układzie; wiele samolotów i szybowców budowanych później nosiło również nazwę „Canard” lub „Ente”, „Utki”, „Kaczka”.

„Canard” Drzewieckiego był jednopłatem, którego stateczność została osiągnięta przez uchylenie płata i usterzenia poziomego pod odpowiednimi kątami względem osi samolotu i na różnych wysokościach. Płat o rozpiętości 11,4 m był nieruchomy, a usterzenie o rozpiętości 7 m — ruchome względem osi poprzecznej (zauważmy, że usterzenie w odróżnieniu od płata składa się z dwóch płyt posiadających jeden stopień swobody, tzn. jest usterzeniem płytowym w dzisiejszym rozumieniu tego określenia — nie ma podziału na statecznik i ster) było umieszczone nieco niżej. Ster kierunku dwuczęściowy (rozdwójony) — w postaci małych płaszczyzn pionowych (a więc również typu płytowego) znajdujących się na końcach płata. W czasie lotu pilot używał tylko steru kierunku, a zmianę wysokości uzyskiwał przez odpowiednie regulowanie mocy silnika. Jedynie podczas lądowania płyty usterzenia poziomego wychylane były pod odpowiednim kątem. Natomiast sterowanie poprzeczne odbywało się przez niezależną zmianę kąta natarcia obu płyt usterzenia.

Niektórzy autorzy, sugerując się dużą powierzchnią usterzenia poziomego „Canard”, zaliczają go do dwupłatów tandem lub nawet archaicznie określają jako tandem — monoplan. Błądność tych określeń dla Czytelnika jest oczywista, bowiem powierzchnie nośnej dzielonej i spełniającej rolę usterzenia nie nazywamy płatem. Zauważmy również, że ponieważ płyty usterzenia mogły obracać się zarówno w jedną, jak i w różne strony, spełniały więc zarówno rolę steru wysokości jak i lotek. Były więc sterolotkami pracującymi w układzie kaczka.

W latach trzydziestych niebawem zainteresowanie i rozgłos wywołał samolot amatorski francuskiego entuzjasty lotnictwa Henri Migneta. Samolotik o nazwie „Pou du Ciel” (w Polsce zwany „Pchłą Powietrzną” lub „Pchłą nieba”) oblatany został w 1933 r. Był to niezwykle tani i prosty samolot, który stał się sensacją w dobrym i złym znaczeniu. „Pchłę” budowano zarówno na skalę przemysłową jak i po amatorsku, bowiem opis i rysunki konstrukcyjne „Pou du Ciel” opublikowane zostały przez konstruktora w książce, której kupno było równoznaczne z nabyciem licencji na budowę. Z tego względu nazwisko Migneta nierozdzielnie jest związane z ideą lekkiego samolotu popularnego dla wszystkich.

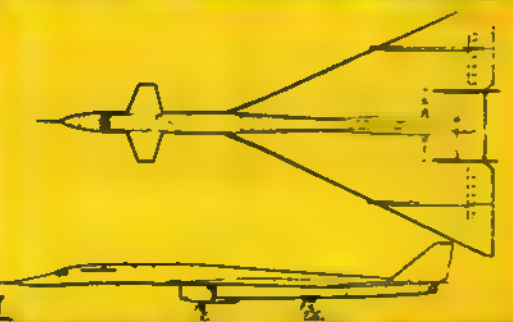
Podstawowa idea „Pchły” sprowadza się do zastąpienia usterzenia poziomego płatem, dzięki czemu powstaje dwupłat tandem. W „Pou du Ciel” płatek przedni wypełniał rolę usterzenia poziomego, dlatego jej układ aerodynamiczny podobny był do kaczki. Samolot Migneta można więc zaliczyć do typu przejściowego między

geometrii. W badaniach samolotu „Milan” stwierdzono, że w porównaniu z M.5 jego prędkość startu i lądowania zmalała o 45–55 km/h, długość startu i lądowania o 20%, promień zakrętu o 15% oraz o 30% obciążenie występujące w czasie manewru i o 8% ciężar startowy niezbędny do wykonania określonego zadania.

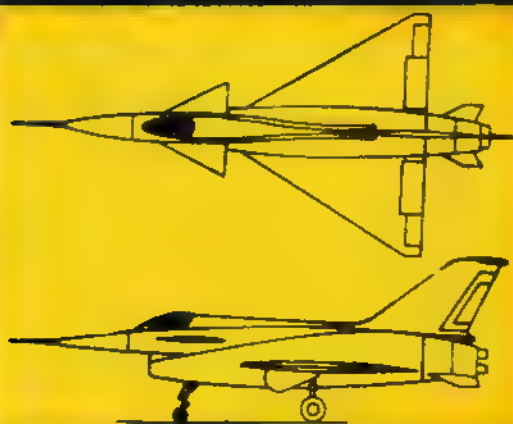
Cechą charakterystyczną płata „Moustache” jest: jego mała powierzchnia (wynosi ona 1,7% powierzchni nośnej; dla przykładu w samolocie „Viggen” powierzchnia płata przedniego wynosi 18%, a w samolotach o zmiennej geometrii przy zmianie kąta skosu następuje zmiana powierzchni o 3–7%); zastosowanie stałego slotu oraz stałe klapy jednoszczelinowej (patrz przekrój A i B na rysunku); przyjęcie ujemnego kąta skosu krawędzi natarcia (–15°) i dużego kąta zaklinowania (19°). Dzięki tym właśnie charakterystyką „Moustache” może pracować na bardzo dużych kątach natarcia bez obawy o wystąpienie zjawiska oderwania strumienia, co czyni je wyjątkowo efektywnym w przeliczeniu na 1 m kw. powierzchni.

Układ kinematyczny i konstrukcję płata „Moustache” oraz przedniej części kadłuba samolotu „Mirage-Milan” przedstawiono w przekroju perspektywnym na rysunku. Na podstawie tego co powiedziano dotychczas oraz z rysunku wynika, że układ samolotu można zaliczyć do układu pośredniego między „bez usterzenia poziomego” („Mirage” M.5) ze skrzydłem trójkątnym, a dwupłatem tandem zbudowanym w tym układzie („Viggen”).

Dr inż. EDMUND CICHOSZ



XB-70 „Valkyrie”



NORD-1500 „Griffon”

SPORT SAMOLOTOWY

● W dniach 30 maja — 1 czerwca br. jugosłowiański aeroklub w Zagrzebiu organizuje międzynarodowy zlot gwiazd z Zagrzebia, z udziałem licznych zamożnych z całej Europy.

KOMUNIKACJA

TRANSPORT

● Samoloty włoskich linii „Alitalia” przewiozły w 1988 roku 5 618 983 pasażerów (o 28,8% więcej niż w roku 1987). Obecnie długość tras „Alitalia” wynosi 310 933 km. Samoloty docierają do 96 miast pięciu kontynentów.

● Anglijcy opracowują nową wersję znanego samolotu odrzutowego BAC-1-11, która będzie nosić nazwę „One-Eleven 470” i nadawać się będzie do startów z lotnisk trawiastych.

● Oddane do eksploatacji nowy międzynarodowy port lotniczy w Jugosławii — „Rijeka”, zbudowany w pobliżu Ormizla na wysepce Krk. Lotnisko, którego budowa kosztowała 90 milionów dinarów, należy do najnowocześniejszych, jakie zbudowano dotychczas w Jugosławii. Pasy startowe mają po 2 500 metrów długości, co umożliwiło przyjmowanie wszystkich samolotów używanych obecnie w komunikacji. Port lotniczy o powierzchni 7 000 metrów kwadratowych jest największy nad Adriatykiem.

● Na konferencji IATA w Londynie przyjęto projekt utworzenia na wszystkich lotniskach cywilnych świata komitetów bezpieczeństwa, których zadaniem byłoby zapobieganie uprowadzeniom samolotów i sabotażom lotniczym.

● Samolot pasażerski Boeing-737 brazylijskiego towarzystwa lotniczego „Vamp” został wprowadzony podczas lotu z Brasili do Manaus. Porywaczem okazał się młody student medycyny. Podczas lotu wszedł on do kabiny pilotów i po sterroryzowaniu załogi zażądał zmiany kursu i lotu na Kubę. Piloti zgodzili się na to, pod warunkiem, że wyładują w stolicy Gujany, Georgetown, aby pobrać paliwo i uwozić 44 pasażerów, w tym 5 dzieci. Zgodnie z umową samolot wylądował w Georgetown, a następnie udał się na Kubę.

PRZEMYSŁ

● 96 milionów funtów zamówiła Wielka Brytania w latach 1970—71 w program budowy samolotów „Concorde”.

● W USA i Kanadzie znajdują się obecnie 3 438 śmigłowców cywilnych. Liczba pilotów śmigłowcowych wynosi 1 379.

● Prototyp francuski pasażerskiego samolotu naddźwiękowego „Concorde” 001 zakończył w styczniu kolejną fazę lotów próbnych: wykonał ich ogółem 30, w ciągu 100 godzin, z czego 30 godzin trwały loty z prędkością naddźwiękową. Podczas gdy loty próbne prototypu brytyjskiego trwały nadal, prototyp francuski otrzymuje obecnie inny silnik — brytyjski „Olympus”, umożliwiający wykonywanie lotów z prędkością Ma-2.

● Francuskie zakłady Turbomeca wyprodukowały w 1988 roku 71 silników lotniczych. W roku bieżącym produkcja ma się podnieść do 1 000 silników. W ciągu 20 lat zakłady wyprodukują ogółem 10 tysięcy silników. Turbomeca zatrudnia 4 tysiące osób.

● Oddział produkcji samolotów jugosłowiańskiej fabryki „Soko” w Mostarze rozpoczął od roku 1973 dostawy na rynek krajowy pierwszych turbodrzutowych śmigłowców rodzimej produkcji. Śmigłowce typu SA-341 będą konstruowane na licencji francuskiej firmy Sud Aviation, znaną z tego, że produkuje jedne z najnowocześniejszych śmigłowców tego rodzaju na świecie. Jednocześnie zakłady „Soko” prowadzą negocjacje z jedną z zachodniemieckich firm lotniczych w sprawie ewentualnego podjęcia produkcji mniejszych śmigłowców, które byłyby dostarczane zarówno na rynek jugosłowiański, jak i na rynek NRF. Przewiduje się, że pierwsze dostawy mogłyby nastąpić już od przyszłego roku.

● W brazylijskich zakładach Constructora Aeronautica Nave Limitada budowany jest dwumiejscowy lekki samolot dla 5-6 osób. Przewiduje się zakończenie budowy w roku 1973.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● Rząd Finlandii zdecydował się na zakup w szwedzkich zakładach SAAB dwumiejscowego myśliwca przechwytywającego J-35X „Draken”, które zastąpi dotychczas używane angielskie samoloty „Gnat”.

● Lotnictwo japońskie będzie dysponowało do roku 1973 — 104 samolotami F-4 E/J „Phantom”. Zastąpią one używane dotychczas samoloty F-105.

● Do lipca br. trzy jednostki lotnictwa USA stacjonujące w NRF i jedna w Holandii przebrojone zostaną z samolotów Convair F-102 „Delta Dagger” na samoloty Douglas F-4E „Phantom II”. Dysponujące dotychczas samolotami F-100 „Super Sabre” jednostka USA w Anglii (Upper Heyford) otrzyma samoloty F-111A, zaś jednostka stacjonująca w Hiszpanii — samoloty F-4.

● Francuskie lotnictwo transportowe posiada ponad 300 samolotów 12-tu różnych typów oraz 300 śmigłowców, 3 typów.

● Zachodniemiecka Bundeswehra straciła 100 samolotów typu „Starfighter”. Samoloty z niewyjaśnionych dotychczas przyczyn runął na las w rejonie Hamburga. Pilot poniósł śmierć na miejscu. Katastrofa spowodowała pożar.

● Oddziały policji i wojska musiały przeszukiwać tereny w okolicach miasta Cambrai, w pobliżu granicy francusko-belgijskiej, gdzie francuski myśliwiec „Super Mystere” w czasie ćwiczeń zgubił rakietę typu powietrze — powietrze.

POŁONICA

● W 136 numerze francuskiego czasopisma lotniczego „Aviation Magazine” (18—30. IV.78) w artykule, omawiającym rozwój lotnictwa sportowego w latach trzydziestych, ukazała się informacja dotycząca polskich samolotów RWD-8 i RWD-9, zaopatrzonego fotografią RWD-9 w momencie tzw. startu na bramkę, podczas Challenge — 1974.

ROZNE

● W NRF z końcem roku 1988 znajdowało się: 397 szybowców, 3 300 samolotów — (wszystkich klas), 100 śmigłowców i 1 sterowiec.

● W Turynie (Włochy), w dniach 8—14 czerwca br., otwarta jest międzynarodowa wystawa lotnicza, czwarta już z kolei w tym mieście. Ekspozowane są samoloty różnych typów, pojazdy kosmiczne, sprzęt lotniczy oraz wyposażenie portów lotniczych. Organizatorem imprezy jest Zrzeszenie Stowarzyszeń Lotniczych (AIA) i dyrekcja targów w Turynie. W czasie wystawy przewidziane są pokazy w locie.



WIROPLATY FRANCUSKIE

Produkowane przez francuskie zakłady SNIAS śmigłowce cieszą się na całym świecie zasłużoną renomą. Jako doskonałe śmigłowce do prac gospodarczych, zadań specjalnych, sportu i komunikacji. Szczególną sławę zdobyły sobie jako niezawodny środek transportu w terenach trudno dostępnych, co widać np. na zdjęciu wyżej, ukazującym śmigłowca „Alouette-II” towarzystwa Heli-Union, transportującego materiał do budowy stacji wysokogórskiej.



Wyżej — z lewej: „Alouette-III” podnosi metalową platformę na szczyt szczytu. Z prawej: Bala montażu śmigłowców „Alouette-III”. Niżej: Śmigłowiec „Super Frelon” używany do prac związanych z poszukiwaniem ropy naftowej w dnie morza.



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● Szybowiec „Kestrel-special”, o rozpiętości 10 metrów, będzie pilotowany przez George Burtona na mistrzostwach świata w Marlie (USA). Porozali trzej członkowie ekipy brytyjskiej — John Delafield, Com Greaves i Andy Gough latać będą na: AS-W13, „Libelle Standard” i „Cirrus Standard”.

● Pilot południowoafrykańczy Pat Beatty i Maurice Jackson startować będą w Marlie na szybowcach BJ-4 Mk2. Jest to ulepszona wersja znanych szybowców południowoafrykańskich, charakteryzująca się m. in. wydłużeniem 23.

● Skład ekipy belgijskiej na mistrzostwa w USA przedstawia się następująco: Georges Defoese na „Cirrus” i Louis de Dorlodot na AS-W13 w klasie otwartej oraz Henry Stouffes na LS-1 i Bert Zegeis na „Libelle-Standard”.

● 2 lutego br. w Inzow (Francja) Leigh Hood i Mike Slater na szybowcu Ka-7 ustanowili nowy brytyjski rekord przewyższenia — 4 990 m.

● Nowy rekord międzynarodowy w prędkości lotu na trasie trójkąta 300 km (dla szybowców dwumiejscowych) został ustanowiony 10 stycznia br. w Afryce Południowej, przez załogę Brian Stevens — Hugh Heartland, na szybowcu Schweizer 3-32. Wynik wyniósł 194 km/h.

● W tegorocznych mistrzostwach Belgii zwyciężył szybownik austriacki E. Gehr. W mistrzostwach brało udział tylko 11 zawodników — 8 belgijskich i 3 zagranicznych. Rozegrano 4 minikonkurencje.

LAMUS
samolotów

WIENCZERS (1911)

PIERWSZY samolot ze składanym podwoziem zbudował w 1911 r. niemiecki pilot Eugen Wienczler. Samolot ten był jednomiejscowym górnołatkiem. Płat dwudźwigarowy konstrukcji drewnianej, usztywniony linkami i kryty płótnem. Sterowanie poprzeczne przez skręcenie końców skrzydeł. Usterzenie pionowe bez statecznika. Przednia część kadłuba kratownicowa, tylna w postaci metalowej rury. Golenie podwozia meta-

lowe, ze wspólną osią obrotu zakończoną w końcach w kadrubie. Koła szprychowe, na osi przymocowanej gumowymi amortyzatorami do goleni. Golenie składane wzdłuż kadłuba do tyłu za pomocą mechanizmu uruchamianego ręcznie.

Wsiadanie do samolotu ułatwiał skórzany

petle (strzemiona) wiszące po obu stronach kadłuba. Silnik 7-cyl. chłodzony powietrzem, gwiazdowy Gnome 50 KM napędzający śmigło ciągnące. Rozpiętość — 11,0 m, długość — 8,0 m, pow. nośna — 16 m kw., ciężar własny — 250 kg, ciężar całkowity — 370 kg.

A. G.



Astronautyka i technika raketowa

Salah Amer, dyrektor departamentu komunikacji Ligi Arabskiej, oświadczył przedstawicielowi francuskiej agencji prasowej, iż kraje arabskie studiują projekt satelity telekomunikacyjnego, który mógłby zostać wykonany we Francji. Również umieszczony by mógł być w Kosmosie przy użyciu francuskich rakiet startujących z centrum kosmicznego w Gujanie.

*

ZSRR będzie w stanie wysłać człowieka na Marsa w 1980 roku, to znaczy 6 lat wcześniej niż planują z Ameryką — oświadczył w Tokio kosmonauta radziecki A. Leonow, pierwszy człowiek, który wyszedł z kabiny statku kosmicznego w przestrzeń.

Leonow, który przebywał w Japonii na „Expo-70”, oświadczył m. in., iż Związek Radziecki jest gotów współpracować z każdym krajem w dziedzinie badań kosmicznych. Kosmonauta radziecki oświadczył następnie, iż ZSRR przygotowuje się do zbudowania w najbliższej przyszłości pierwszej orbitalnej stacji kosmicznej.

■

Indie zamierzają przyspieszyć znacznie realizację własnego programu kosmicznego, a szczególnie budowę sztucznych satelitów.

*

Jak wynika z najnowszych informacji, wspólny francusko-zachodniemiecki program budowy satelity „Symphonie” wchodzi w stadium realizacji. Pierwszy start satelity przewidziano w połowie 1973 roku z francuskiego centrum kosmicznego w Gujanie.

*

Niedawno w Paryżu otwarto interesującą wystawę satelutową „Dlaczego Kosmos?”. Inicjatorem wystawy był francuski klub astronautyczny, którego prezesem jest znany uczynek i publicysta Albert Ducrocq (znany i u nas jako autor książki „Era robotów”, wydanej w bibliotece „Problemy”). Wystawę poświęcono konkretnym korzyściom, jakie ludzkość otrzymuje dzięki badaniom kosmicznym.

*

Prasa francuska przynosi kilka informacji o pierwszym sztucznym satelicie wyrzuconym z terenu Chińskiej Republiki Ludowej. Satelita chiński obdłga Ziemię w ciągu 114 minut, poruszając się po orbicie eliptycznej 439/2384 km. Masa satelity (173 kg) pozwala ocenić ciąg rakiet startowej na około 70–80 Ton. Francuz sugerują, iż twórcą „ojcem” chińskiego sztucznego satelity jest Tsien-Hsue-Shen, wybitny uczony, który do roku 1955 przebywał za granicą — prze-



PROJEKTY NOWYCH SATELITÓW

Na tegorocznym, ósmym salonie lotniczym w Hanowerze pokazano zdjęcia z prac prowadzonych nad największym sztucznym satelitą, przeznaczonym dla europejskiej organizacji badań kosmicznych — ESRO. Satelita ten (na zdjęciu powyżej) nosi oznaczenie TD-1 i ma być umieszczony na orbicie ziemskiej 17 lutego 1973 roku przy pomocy amerykańskiego pojazdu raketowego „Thor-Delta”. Przewidywana orbita prawie kołowa, a wysokość 830 km. Satelita TD-1 budowany jest głównie przez zjednoczenia lotnicze i kosmiczne Francji, Włoch i Szwecji. W roku przyszłym wystartować ma satelita technologiczny „X-3” produkcji brytyjskiej (zdjęcie u dołu z lewej). Przewidywana wysokość orbitalna 350/1650 km. Masa satelity 75 kg. Wreszcie projekt sondy słonecznej „Helios”, budowanej przez NRF w kooperacji z NASA. Wysokość sondy 3,7 m, a średnica 2,1 m. Model sondy wystawiono również na wspomnianym salonie w Hanowerze.



ważnie w USA. Uczony urodzony jest w Szanghaju w roku 1912, a tytuł inżyniera otrzymał w roku 1935. Obecnie pełni funkcję wiceprzewodniczącego naukowej komisji obrony narodowej.

W nocy z 22 na 23 kwietnia umieszczono na orbicie ziemskiej nowego satelitę typu „Intelsat-3” (siódmy z tejże serii), przy użyciu pojazdu raketowego Thor-Delta. Orbita eliptyczna nowego satelity wynosi: 265/36 500 km.

W Brazylii poddano próbom nową raketę sondującą typu „Sonda-1”, która zastąpić ma stosowane dotąd rakietki amerykańskie „Arcas”. „Sonda-1” unieść może ładunek użyteczny o masie 5 kg na wysokość 80 km. Druga wersja tejże ra-

kiety zdolna będzie do uniesienia 35 kg na wysokość 110 km.

W Moskwie na stałej wystawie astronautycznej w pawilonie „Kosmos” pokazano publicznie po raz pierwszy sztuczną stację orbitalną, utworzoną z dwóch statków kosmicznych typu „Sojuz”.

Miesięcznik „Ameryka”, ukazujący się w języku polskim, poświęcił cały numer majowy kosmonautyce. Zamieszczono w nim bogaty materiał zdjęciowy z pierwszej wyprawy kosmicznej oraz przedstawił chronologicznie etapy opanowania przestrzeni kos-



Ellena Bacaoanu

Czołowa spadochroniarka rumuńska Ellena Bacaoanu, przed szesnastu laty kiedy rozpoczynały się drugie z kolei mistrzostwa świata w sporcie spadochronowym, miała już na swym koncie pierwsze skoki z samolotu.

Sport spadochronowy zaczęła uprawiać mając osiemnaście lat. Były to dla niej niezapomniane chwile. Pierwszy skok, pierwszy niepokój, pierwszy szczęśliwy uśmiech. Pierwszy wykonany skok z samolotu — zawsze wraca do tych wzruszających przeżyć z początkowego okresu szkolenia lotniczego.

Kolejne skoki coraz bardziej utwierdzały młodą spadochroniarkę w przekonaniu, że dziedziną sportu, którą wybrała, pasjonuje ją i co najważniejsze, skoki spadochronowe sprawiają jej zarówno zadowolenie jak i powodują odprężenie. Po dwóch latach treningu, a więc stosunkowo wcześnie, stanęła na starcie zawodów krajowych i międzynarodowych. Osiągnęła już pierwsze sukcesy, pierwsze uzyskane nagrody. Właśnie na zawodach międzynarodowych w Bułgarii zdobyła trzy medale za zajęcie czołowych miejsc.

Wspaniały sukces odniosła na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie w 1958 roku. Zdobyła wówczas tytuł mi-

strzyni świata w akrobacji spadochronowej kobiet. Uzyskała kolejny, tym razem złoty medal, piękny dyplom i pamiątkową nagrodę. Miała wtedy 22 lata i 242 skoki ze spadochronem. Należała do najmłodszych uczestników mistrzostw świata. Swoje znakomite wyniki sportowe, jak sama wówczas oświadczyła, przypisuje swemu instruktorowi Iancu Gheorgiu.

Dwa lata później uczestniczyła w mistrzostwach świata w Bułgarii, ale nie wywalczyła na nich czołowego miejsca. Niemniej z zajętą miejscem była zadowolona.

Ellena Bacaoanu ma tytuł mistrza sportu, ustanowiła wiele rekordów krajowych, w tym międzynarodowe zatwierdzone przez FAI; ma wiele dyplomów, medali i pucharów, które otrzymała za zdobycie czołowych miejsc na zawodach i mistrzostwach zarówno w kraju jak i poza jego granicami.

Mąż Elleny Bacaoanu jest pilotem i skoczkiem spadochronowym. (m)



micznej. Bardzo dużo miejsca poświęcono osiągnięciom radzieckim, które ilustrowane są doskonałymi zdjęciami, niejednokrotnie unikalnymi

Najnowszy, majowy numer miesięcznika radzieckiego „Awiacja i Kosmonawtika”, poświęcono prawie w całości 25-leciu zwycięstwa nad hitlerowskim faszyzmem. Z tematyki astronautycznej uwagę zwraca wywiad udzielony redakcji przez prof. Borysa Pietrowa na temat radzieckich programów badania przestrzeni kosmicznej.

Na pytanie dotyczące współpracy kosmicznej ZSRR z innymi państwami prof. Pietrow odpowiedział: „Od paru lat realizowana jest współpraca ZSRR z państwami socjali-

stycznymi, poza tym z Francją i niektórymi innymi państwami. Uczeń radziecki i specjaliści z państw współpracujących przeprowadzają wspólne prace z zakresu fizyki kosmicznej, łączności, meteorologii, aeronomii oraz medycyny kosmicznej i biologii. Ważniejszym przejawem tej współpracy było umieszczenie na orbicie Ziemi dwóch sztucznych satelitów „Interkosmos-1 i 2”. Rozwija się również współpraca ZSRR z Francją. Wspólnie prowadzone są badania magnetycznego pola Ziemi oraz kontynuowane są doświadczenia nad wykorzystaniem radzieckich sztucznych satelitów typu „Molnia-1”.

„APOLLO-13”

Dramatyczny przebieg ostatniej wyprawy kosmicznej na statek „Apollo-13” dopiero obecnie relacjonowany jest coraz dokładniej przez prasę specjalistyczną. Obok przedstawiamy oryginalne dwa zdjęcia. Na pierwszym z lewej — wnętrze statku załogowego „Apollo-13” pokazujące Johna Swigarta, gdy przy użyciu zaimprowzowanego filtra usuwa dwutlenek węgla z zaopiekowania tlen. Z prawej — podziękowały: załogowy i silnikowy „Apollo-13” przed montażem. Nikt wówczas nie przypuszczał, że umiarkowanie uległe podziękowały.



• O STATUĘ GÓRNIKA •

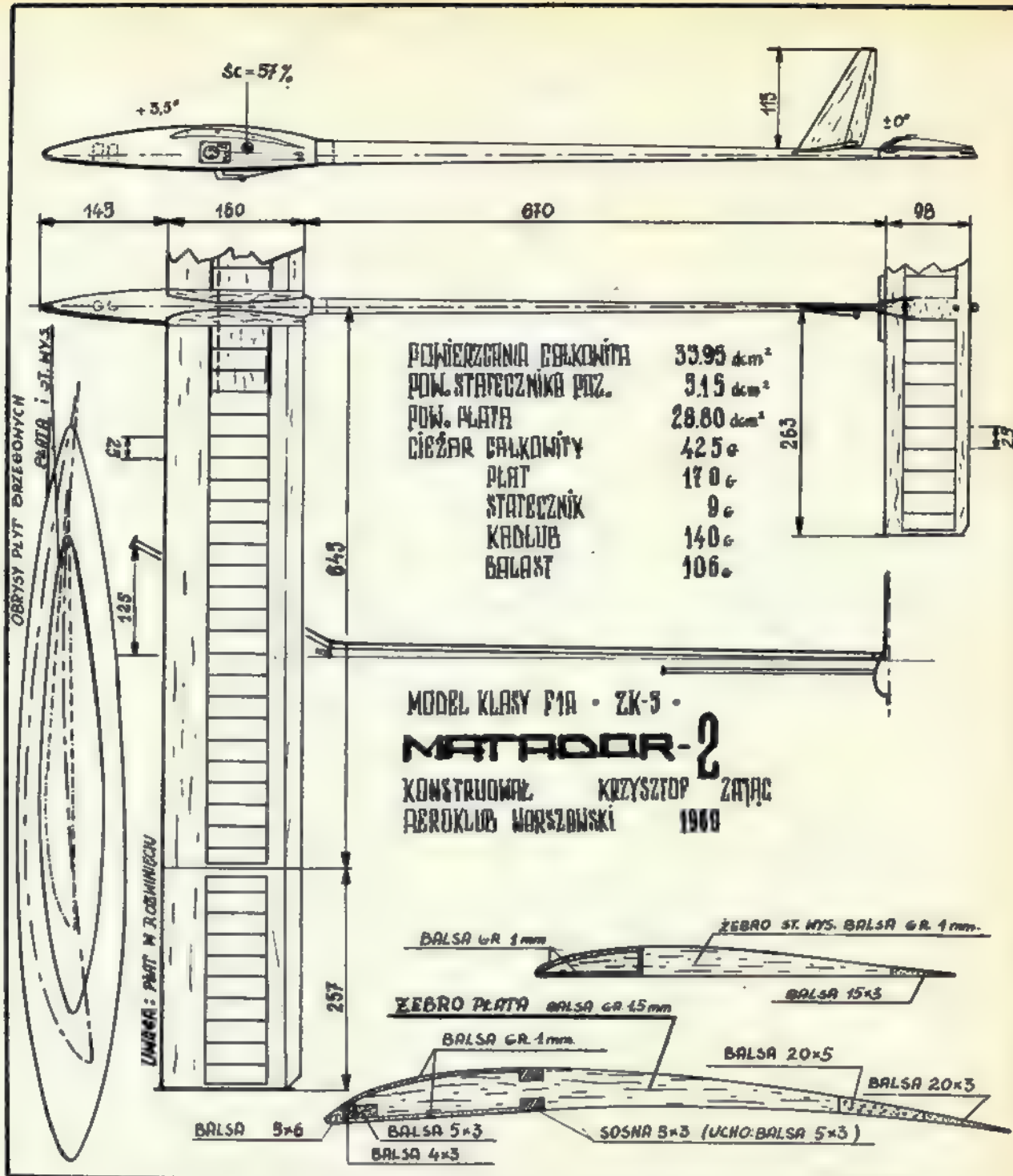
MODELEM ZK-5 „Matador-2” startowałem w Gliwicach dnia 3 maja roku bieżącego w zawodach „O statuetkę Górnika”, zajmując pierwsze miejsce. Szybko ten charakterystyczny dla doskonałej stateczności w złożonych warunkach atmosferycznych oraz łatwości holowania, co w połączeniu z małą prędkością opadania (czas lotu z 50 m — 165–170 s w warunkach atmosferycznych) dało pewny i łatwy w obsłudze model zawodniczy. Część przednia kadłuba wykonana jest z klocka balsowego o przekroju owalnym, przechodzi za krawędzią spływu płata w rurę ze sklejek grubości 0,4 mm również o przekroju owalnym. Statecznik pionowy z miękkiej płytki balsowej grubości 3 mm — profil symetryczny.

Płat konstrukcji balsowej wzmocniono w części centralnej dwiema dźwigarami osnowy 5 x 3 mm. Krawędź natarcia sklejana jest z 3 listew balsowych o różnej twardości. Krawędź spływu — dwie sklezione listwy balsowe. Płat zamocowano do kadłuba za pomocą pręta stalowego średnicy 3 mm oraz dwóch krótkich kołków stalowych średnicy 3 mm, ustalających kąt zaklinowania płata. Skrzydła w celu zabezpieczenia przed rozwarstwieniem spięte są gumkami, przechodzącymi przez otwory w kadłubie.

Statecznik poziomy wykonano całkowicie z balsu grubości 1 mm (krawędź spływu — balsa 15 x 3 mm). Szerokość krawędzi natarcia połączona między dźwigarami płytkami balsowymi. Dzięki powstałej w ten sposób skrynce uzyskano lekką i bardzo mocną konstrukcję. Statecznik zamocowany jest do kadłuba gumą i oparty krawędzią natarcia na płycie sklejkowej 1 mm, wzmocnionej balsą.

Profil płata własnej konstrukcji uzyskano drogą doświadczeń z poprzednimi modelami. Profil statecznika własny, płasko-wypukły 8%. Płat i statecznik zakończono płytkami brzegowymi. Samowyskaler typu „Thermik”, sprzężony z autopiłotem, rozpoczyna pracę po odczepieniu modelu z holu. Hak startowy z blachy duraluminiowej grubości 1,5 mm zamocowano w odległości 30 mm przed środkiem ciężkości. Balast — dwa kolki ołowiane 12 mm wpuszczone od dołu w kadłub w części nosowej. Cały model pokryty papierem japońskim.

KRZYSZTOF ZAJĄC



Co • Gdzie • Kiedy W MAŁYM LOTNICTWIE

BYDGOSKIE ZAWODY KARTONOWYCH MODELI LATAJĄCYCH

AEROKLUB Bydgoski wspólnie z Inspektorem Oświaty zorganizował w marcu ciekawą imprezę sportowo-modelarską: Zimowe Zawody Kartonowych Modeli Latających. Impreza przeznaczona była dla kół modelarskich i to wyłącznie dla najmłodszych modelarzy, którzy w tym roku rozpoczęli szkolenie. Zorganizowano ją z okazji 100 rocznicy urodzin Włodzimierza Lenina i 50-lecia powstania lotnictwa na Pomorzu. Zawody rozegrane zostały wyłącznie w klasyfikacji zespołowej, o puchar Inspektora Oświaty w Bydgoszczy. W styczniu i lutym przeprowadzono eliminacje i półfinały, a trzy

najlepsze zespoły zakwalifikowały się do finału, który odbył się w marcu. Impreza odbywała się w szkolnych halach gimnastycznych, a finał w hali sportowej.

Ogółem w zawodach brało udział 12 kół lotniczych (5-osobowe drużyny), w sumie 60 zawodników. Na całość zawodów składały się trzy następujące konkurencje: lot na odległość po wyznaczonym torze, lot do koła na celność lądowania i lot nad bramką.

Zwycięstwą odniosło koło lotnicze przy szkole podstawowej Nr 28, zdobywając tym samym puchar Inspektora Oświaty. Drugie miejsce wywalczyło koło przy szkole podstawowej Nr 13, a trzecie — koło przy świetlicy Prezydium Miejskiej Rady Narodowej. Niezależnie od

wyróżnień zespołowych, wszyscy uczestnicy finału otrzymali upominki ufundowane przez Inspektora Oświaty. Inicjatorem tej pięknej imprezy była sekcja modelarska Aeroklubu, która wzorowo zorganizowała cały jej przebieg. Należy podkreślić wielką życzliwość i zainteresowanie imprezą ze strony Inspektora Oświaty, który od wielu lat patronuje wszystkim zawodom modelarskim i udziela na tym odcinku aeroklubowi wszechstronnej pomocy. Główna w tym zasługa kierownika Oddziału Wychowania Pozaszkolnego i Opieki nad Dzieckiem, podinspektora magistrata Janusza Wrzeczoniowskiego

Władysław Kitrys

PALAC KULTURY

W POZNANIU

OGLASZA KONKURS

ZADANIEM konkursu jest spopularyzowanie lotnictwa polskiego poprzez

budowę modeli redukcyjnych statków powietrznych z polskimi znakami rozpoznawczymi. Konkurs ma charakter otwarty. Może w nim wziąć udział każdy obywatel, bez względu na wiek, zawód i miejsce zamieszkania. Model redukcyjny należy wykonać w podziale 1:25. Modele redukcyjne mogą być wykonane z dowolnego materiału, winny jednak w maksymalnym stopniu odtwarzać oryginalne jednostki latające.

Termin składania modeli wraz z dokumentacją techniczną modelu (rysunkami i fotografiami) upływa 2 dniem 15 września 1971 r. o godz. 15.00. Nadanie przesyłki w Urzędzie Pocztowym w terminie określonym wyżej jest równoznaczne ze złożeniem modelu w Pałacu Kultury w Poznaniu, ul. Armii Czerwonej 80/82, pokój 51. Pałac Kultury wydaje pokwitowanie odbioru prac złożonych bezpośrednio.

Każdy złożony model na-

leży oznaczyć godłem. Do modelu należy dołączyć zamkniętą kopertę, oznaczoną na zewnątrz tym samym godłem autora, zawierającą wewnątrz imię, nazwisko i wiek oraz adres autora. Wyniki konkursu zostaną ogłoszone w Dniu Świąta Ludowego Wojska Polskiego — 12 października 1971 roku. Każdy uczestnik może przesłać dowolną ilość modeli na konkurs.

Ustala się następujące wartości nagród dla zwycięzców konkursu:

I nagroda — 4 000 zł.; II — 3 000 zł.; III — 2 000 zł. 1 000 złotych przeznaczają się na nagrody uznania.

Prace nadesłane na konkurs będą eksponowane na wystawie pokonkursowej w Pałacu Kultury, w okresie od 12.X do 31.XII.1971 r.

Osoby pragnące wziąć udział w konkursie proszone są o zgłoszenie swego udziału pod niżej podanym adresem:

PALAC KULTURY w Poznaniu, ul. Armii Czerwonej 80/82.

JUŻ po raz piąty Aeroklub Krakowski zorganizował i przeprowadził w br. tradycyjne zawody szybowców sterowanych radiem na zboczu w Tyńcu pod Krakowem. Ta popularna impreza kontynuuje tradycje znanych niegdyś zawodów „Harnaś”, organizowanych o puchar „Skrzydlatej Polski”. Obecnie, dzięki rozpowszechnieniu zdalnego sterowania, a także jako pierwsza w sezonie modelarskim impreza w tej klasie modeli, rokrocznie gromadzi na starcie wielką ilość uczestników, łącznie z czołową krajową.

Tegoroczne zawody po raz pierwszy były imprezą dwudniową (25–26 kwietnia), co umożliwiło sprawne przeprowadzenie startów i pozwoliło uniknąć zbędnego pośpiechu i nerwowej atmosfery, tak charakterystycznych dla rozpowszechnionych obecnie zawodów jednodniowych.

W zawodach wzięło udział 47 zawodników z 16 aeroklubów regionalnych z całej Polski, z których każdy miał prawo wykonać cztery starty. Suma wyników trzech najlepszych lotów decydowała o zajętych miejscach. W każdym dniu zawodów przeprowadzono po dwie kolejki lotów,



Zbocze w Tyńcu. Pierwsze starty po rozpoczęciu V Zawodów Szybowców Zboczowych Zdalnie Kierowanych. Zdjęcia: Ireneusz Fudelko (3)

Tyniec-70

o kolejności startów zawodników zadecydowało losowanie.

Zawody miały emocjonujący przebieg, a ostateczną kolejność czołówki wyłoniła dopiero ostateczna kolejka lotów. Pogoda podczas trwania zawodów dopisała, było ciepło i słonecznie, a wiatr zmieniał się od wietrzyka do niemal huraganu, co stawiało przed zawodnikami duże wymagania, zmuszając ich do wykazania najwyższych umiejętności wykonywania lotów żaglowych w każdych warunkach. Wystarczy podać, że w ciągu dwu dni trwania zawodów wiatr wiał kolejno ze wszystkich stron świata, ale dzięki korzystnemu ukształtowaniu zbocza w Tyńcu loty przeprowadzano przy każdym jego kierunku.

Otwarcia zawodów dokonał prezes Aeroklubu Krakowskiego, mgr B. Jaworowski, który także na zakończenie wręczył zwycięzcy puchar przechodni Aeroklubu Krakowskiego i dyplomy zdobywcom czołowych miejsc.

Wszyscy zawodnicy i uczestnicy zawodów otrzymali pamiątkowe proporzyczki zawodów, wykonane w czynie społecznym, podjętym dla uczczenia Święta Pracy — 1-szego Maja przez członków Sekcji Modelarskiej Aeroklubu Krakowskiego, którzy także aktywnie uczestniczyli w organizacji i sprawnym przebiegu zawodów. Zwyciężył Eryk Hlne z Aeroklubu Gdańskiego, uzyskując w 4 lotach 990 pkt.

ARTUR FACIOREK



Powyżej: Karol Keim z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z oryginalnym modelem szybowca „Salamandra”. Poniżej: Startuje piękna „Foka”, Zenona Korsaka z Aeroklubu Warszawskiego.



W SZCZECINIE na zawodach modeli rakiet

W dniu 18 maja br. — w dniach obchodów 25 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem i 15-lecia powrotu Ziemi Zachodnich i Północnych do Macierzy — odbyły się III Zawody Modeli Rakiet Aeroklubu Szczecińskiego.

W zawodach uczestniczyło 53 modelarzy z 20 aeroklubów regionalnych. Największą liczbę zawodników reprezentowały aerokluby: Włocławski (9), Bydgoski (9), Słupski i Pomorski po 7, Szczeciński, Poznański, Gdański, Ziemi Lubuskiej i Podkarpacki po 5. Pozostałe aerokluby biorące udział w zawodach reprezentowały ekipy trzy- i dwuosobowe, a nawet i jednoosobowe (Krakowski, Śląski i Gliwicki).

W składzie tych 20-ku aeroklubów regionalnych, które brały udział w zawodach, były aerokluby produkujące w modelarstwie rakietowym (Pomorski, Podhalański, Ziemi Lubuskiej i Grudziądzki), aerokluby sawansowane w rakietnictwie (Poznański, Bydgoski, Warszawski, Śląski, Podkarpacki itd.) oraz aerokluby początkujące w rozwoju działalności modelarstwa rakietowego na swym terenie, jak np. Słupski, Włocławski, Elbląski, Gdański, Opolski i Warmińsko-Mazurski. W sumie pozytywnym zjawiskiem imprezy jest to, że po raz pierwszy w Szczecinie brało udział aż 20 aeroklubów.

Impreza szczecińska odbyła się w konkurencji rakiet czasowych, rakietoplanów i rakiet redukcyjnych.

Po oficjalnym otwarciu zawodów przez prezesa Aeroklubu Szczecińskiego mgr. Stanisława Siewierskiego rozpoczęły się poszczególne konkurencje.

W konkurencji rakiet czasowych (startowało 53 zaw.) najlepsze wyniki uzyskali: 1. Bogusław Juchno — Aer. Podkarpacki — 251 sek., 2. Wojciech Czajka — Aer. Podkarpacki — 244 sek., 3. Mirosław Wilczak — Aer. Szczeciński — 234 sek., 4. Andrzej Rachwał — Aer. Śląski — 206 sek., 5. Jerzy Witkowski — Aer. Pomorski — 207 sek.

W konkurencji rakietoplanów (startowało 53 zaw.) — najlepszymi zawodnikami okazali się: 1. Franciszek Justa — Aer. Elbląski — 195 sek., 2. Józef Gąsior — Aer. Bydgoski — 130 sek., 3. Mirosław Twardowski — Aer. Słupski — 129 sek., 4. Janusz Furkał — Aer. Warszawski — 115 sek., 5. Mirosław Grucha — Aer. Podhalański — 105 sek.

Wspaniale prezentowały się w czasie rozgrywanej konkurencji rakiet redukcyjne. Różnorodność typów, skala wielkości, estetyka wykonania i dobre loty przyciągały oczy wszystkich widzów przybyłych na imprezę.

W konkurencji redukcyjnej najlepszymi okazali się: 1. Juliusz Jerończyk — Aer. Podhalański — 2 025 pkt., 2. Zenon Jurkiewicz — Aer. Pomorski — 1 940 pkt., 3. Marian Krzyżanowski — Aer. Pomorski — 1 730 pkt., 4. Krzysztof Dominikowski — Aer. Pomorski — 1 715 pkt., 5. Jan Szulc — Aer. Szczeciński — 1 440 pkt.

Wszystkie rakietki startowały na nowych silnikach polskiej produkcji typu WAT, które z wyjątkiem kilku sztuk okazały się niezawodne.

Pośród zawodników był dość zróżnicowany, co można było zauważyć orz gwałtownie wykonała modeli rakiet, obserwacji lotów i poruszania się zawodników na starcie. Wydaje się, że należałoby w aeroklubach więcej uwagi i czasu poświęcić młodym początkującym modelarzom rakietowym w teoretycznym i praktycznym przygotowaniu ich na zawody, tym bardziej że przejawiają oni duże zainteresowanie tą dziedziną. Można właśnie w ten sposób zmniejszyć dysproporcję poziomu naszych zawodników.

W sumie organizacja, przebieg i atmosfera zawodów stały na dobrym poziomie i na pewno wszyscy jej uczestnicy z przyjemnością przyjdą na drugi rok, tym bardziej że gospodarze chcą zorganizować imprezę dwudniową i bardziej uroczoną.
B. K.



Urodził się we Lwowie 4 czerwca 1901 r. W 1918 roku ochotniczo wstępuje do Wojska Polskiego do szwadronu kawalerii w Krakowie. W 1922 r. przenosi się do lotnictwa i przeszkala na pilota myśliwskiego w 3 pułku lotniczym w Poznaniu. Potem pełni służbę w 11 pułku myśliwskim w Lidzie, a następnie w 2 pułku lotniczym w Krakowie.

W 1934 r., na międzynarodowych zawodach lotniczych „Challenge”, zdobywa pierwsze miejsce, rozslawiając jeszcze bardziej (po sukcesie Żwirki i Wigury w 1932 r.) imię polskich skrzydeł w świecie. Od 1938 r. jest szefem szkolenia w Centrum Szkolenia Lotniczego w Dęblinie. 2 września 1939 r. zostaje ciężko ranny podczas hitlerowskiego nalotu. Przedostaje się po kłesce wrześniowej do Francji, a następnie do Anglii. Pełni tam odpowiedzialne funkcje w lotnictwie polskim (od 1943 r. – dowódca polskich dywizjonów myśliwskich w Anglii).

Po wojnie pozostał na emigracji, mieszkał w Londynie, był prezesem Stowarzyszenia Polskich Lotników w Anglii. Zmarł 27 czerwca 1967 r., pochowany na londyńskim cmentarzu w Northwood.

dowania bez najmniejszych zauważalnych odchyleń od norm. Wręcz przeciwnie, wykonywał te czynności z iście lotniczą precyzją. A już nie mogliśmy wyjść z podziwu, jak świetnie dawał sobie radę, startując i lądując jako boczny w szyku pary lub klucza samolotów

Bajana podlegał wówczas służbowo płk. pil. Stefanowi Pawlikowskiemu, który pełnił w dowództwie RAF Fighter Command²⁾ funkcję oficera łącznikowego. Pawlikowski był faktycznie dowódcą polskich dywizjonów myśliwskich w Anglii.

Przyjechali właśnie na lotnisko i zatrzymali się w rejonie rozładunku samolotów 316 dywizjonu. Zameldowałem się Pawlikowskiemu, jako, że wtedy pełniłem dyżur bojowy i miałem dowodzić dywizjonem na wypadek lotu bojowego. Rozmowa potoczyła się na tematy taktyki i operacji lotniczych, naszych sukcesów i niepowodzeń.

W pewnym momencie wezwano mnie do telefonu. Za godzinę nasz dywizjon miał wziąć udział w locie bojowym skrzydła na patrolowanie nad północną Francją i Belgią, między Paryżem i Brukselą. Wydałem odpowiednie zarządzenia i zawiadzałem pilotów na odprawę. O sytuacji tej zameldowałem Pawlikowskiemu. I wtedy wzrok mój padł na Bajana. Miał oczy błyszczące, na twarzy jego malowało się jakieś postanowienie

– Stefan – zwrócił się po imieniu do Pawlikowskiego – polecę na ten lot z dywizjonem. Nie zawiodę ich, chcę, jak oni, latać bojowo. Już najwyższy czas.

Pawlikowski wyjął fajkę z ust i groźnie spojrzał na Bajana.

– A tobie po co to? Chcesz zostać bohaterem narodowym? Zachciewa ci się zwycięstwo? Ha?

Bajana tłumaczył i przekonywał. Oddaliłem się od nich, by nie być świadkiem dalszej rozmowy, która nabierała charakteru ostrej sprzeczki. Po kilku minutach Pawlikowski zawiadł mnie przed swoje oblicze

– Kapitanie, Jerzy się uparł – powiedział do mnie zaszepcany. – Weźcie go na ten lot. Mam nadzieję, że będzie spokojny. A w razie draki –

TO było na początku czerwca 1942 roku. Pełniłem wtedy funkcję dowódcy flightu „B” w 316 dywizjonie myśliwskim. Przybyłem tam przed kilku dniami ze szkoły myśliwskiej ze Szkocji, gdzie spędziłem pół roku z dala od bojowego latania, poświęcając się instruktorce.

316 dywizjon bazował wtedy na lotnisku w Heston, na zachodnich przedmieściach Londynu. Był tam również 302 dywizjon. Trzeci polski dywizjon myśliwski 303, z którym tworzyliśmy I Polskie Skrzydło Myśliwskie, stacjonował na lotnisku w Northolt, oddalonym o kilka mil od Heston. Lataliśmy wtedy na „Spitfire’ach MK-V”, bardzo dobrych samolotach myśliwskich, nie ustępujących niemieckim Messerschmittom-109 czy Focke Wulfom-190.

Dowódcą 316 dywizjonu „Warszawskiego” był kpt. pil. Janusz Żurakowski, mnie przypadło pełnić również funkcję jego zastępcy. Prowadzaliśmy dywizjon na loty bojowe na zmianę. A lotów tych było dużo. Dzienna ofensywa alianckich bombowców przybierała na sile z dnia na dzień. Nie czekaliśmy na samoloty niemieckie w pogotowiu, jak to było jeszcze rok temu. Role się zmieniły, teraz my lataliśmy poprzez Kanał La Manche nad okupowane tereny Europy. Oslanialiśmy liczne wyprawy bombowe, lataliśmy na patrolowanie i wymiatania. Te ostatnie lubiliśmy najbardziej, bo nie byliśmy wtedy związani z bombowcami.

Na lotnisku w Heston często widywałem pika pil. Jerzego Bajana. Tego słynnego Bajana z „Challenge” z 1934 roku. Pamiętam dobrze, że Bajana był wtedy dla mnie w 1934 roku – ucznia ósmej klasy gimnazjum – uosobieniem rasowego lotnika, bohatera przestworzy i bohatera narodowego, przedstawicielem zawodu, któremu w swych marzeniach w najbliższej przyszłości chciałem się poświęcić.

Bajana przeszkalał się na „Spitfire’ach”, latał na samolotach 316 dywizjonu pod troskliwym okiem byłego dowódcy tego dywizjonu mjr pil. Aleksandra Gabszewicza, który niedawno został przeniesiony na wyższe stanowisko. Bajana upodobał sobie nasz dywizjon, kontynuował u nas w dalszym ciągu lotnicze szkolenie.

Miałem teraz okazję poznać go bliżej, przypatrzyć mu się i podziwiać jego upór.

Bajana był ranny podczas bombardowania Dębłina przez Niemców w pierwszych dniach kampanii wrześniowej 1939 roku. Odlamek bomby rozharatał mu lewą dłoń. Groziła mu gangrena i amputacja ręki. Dzięki wysiłkom lekarzy uratowano mu i rękę i dłoń. Ale kikuty palców

Pierwszy lot bojowy Jerzego Bajana

WACŁAW KRÓL

pozostały bezwładne. Długi okres leczenia nie pozwolił mu wziąć udziału w walkach powietrznych nad Francją i w bitwie o Anglię w 1940 roku.

Ale i teraz, z bezwładną lewą dłonią, nie bardzo mógł myśleć o lataniu. Dłoń ta potrzebna jest pilotowi do sterowania dźwigniami mocy silnika, podwozia i klap. Bajana był jednak uparty i nie chciał rezygnować ze swego zawodu. Skoro taki Bader¹⁾ mógł latać, mając protezy zamiast obu nóg, dlaczego on nie mógłby latać, dysponując właściwie wszystkimi członkami ciała? – zadawał sam sobie pytania.

Skonstruowano mu według jego własnego projektu urządzenie, po prostu rodzaj haczyka metalowego, który przymocowywał paskami do przedramienia, a końcówką zaczepiał za dźwignię obrotów. Sprawa więc sterowania silnikiem była rozwiązana, gorzej było ze sterowaniem podwozia i klap podskrzydłowych podczas startu i lądowania. Ale i tę trudność z biegiem czasu i z wielkim uporem opanował. Po prostu przytrzymywał drążek sterowy kolanami i prawą ręką stępał na lewą stronę kabiny, gdzie znajdowały się dźwignie sterowania podwoziem i klapami i uruchamiał je. Bajana był szczupły i raczej niskiego wzrostu, ułatwiało mu to manipulację dźwigniami w małej i ciasnej kabine „Spitfire’a”.

Miałem teraz możliwość obserwować szkolne loty Bajana, które uprawiał nas wszystkich w podziw. Najważniejsze w tych lotach było lądowanie, a i start również nie mało nastroczał trudności. Już wtedy Bajana wykonywał starty i lą-

zaciął się na chwilę – wście, co macie robić, trzeba na niego zwrócić uwagę.

– Polecę u pana na skrzydło. Może mi pan przydzieli samolot SZ-L, na nim bardzo dobrze mi się lata – patrzył na mnie pytająco Bajana czarnymi, roziskrzonymi oczyma.

A mnie ugryzły się nogi z wrażenia. Jak to, ten słynny Bajana, ten bohater narodowy i mój wymarzony lotnik z lat szkolnych, on chce teraz lecieć ze mną jako podwładny? Nis, to przecież niemożliwe!

– Ależ, panie pułkowniku, ja nie jestem dowódcą, ja go tylko zastępuję – jękałem się. – Może na następny lot, wtedy on będzie prowadził dywizjon.

– Kapitanie, ja pana znam nie od dziś, chcę z panem właśnie polecieć – w oczach jego widziałem pełne do mnie zaufanie. Nie mogłem tego zaufania utracić

Dochodziła godzina dziesiąta. Słońce prażyło już porządnie, na niebie pojawiły się nieliczne cumulusy

W sali odpraw nasz oficer operacyjny, kpt. Przemyński, wyrysował już na mapie trasę naszego lotu. Dywizjonowi naszemu wyznaczono miejsce w szyku skrzydła na samej górze. 303 miał lecieć jako dywizjon prowadzący, na drugim miejscu 302 i wreszcie nasz 316. Lot miał odbywać się na wysokości 20 – 25 000 stóp, brzozi Francji mieliśmy osiągnąć w okolicy Dieppe, a następnie dalekim zakosem w lewo skierować się w kierunku na Belgię i powrócić nad Anglię. Cały lot obliczony był na dwie godziny.

— Za wami poleci następne skrzydło myśliwskie, a potem wyprawa bombowa uderzy w cele w okolicy Lille — zakończył informację Przy-meński. Pytań nie stawiano, bo loty takie wykonywaliśmy teraz bardzo często, nieraz po dwa razy dziennie.

Na loty bojowe lataliśmy w kamizelkach gumowych i mając łódki gumowe przy spadochronach. Zaopatrywani byliśmy również w pieniądze paczki kraja, nad którym odbywał się lot. W razie zestrzelenia mogli się przydać, niejednemu skoczkiowi ułatwiły ucieczkę. Pobieraliśmy również specjalny zasobnik żywnościowy — żelazną porcję skondensowanych wiktualii, pastylki do odsalania morskiej wody, świece dymne i inne akcesoria. Pistolety nosiliśmy za cholewą butów lotniczych.

O nakazanym czasie wystartowało najpierw 12 „Spitfire’ów” 302 dywizjonu. A ponieważ rozlokowany on był po drugiej stronie lotniska, startowano wprost na nas, pozostawiając za sobą tumany kurzu. Gdy oderwała się ostatnia trójka i kurz nieco opadł, ręką dałem sygnał na rozpoczęcie startu. Nasze „Spitfire’y” podskakiwały na trawiastej nawierzchni lotniska i przechylały się na boki. Obserwowałem Bajana. Utrzymywał się z mojej prawej strony, jak by nie sprawiało mu to żadnych trudności, jak by start w szyku wykonywał doświadczony pilot. Równocześnie oderwaliśmy się od gruntu, równocześnie schowaliśmy podwozia samolotów i przeszliśmy na wznoszenie.

Spotkanie dywizjonów odbyło się z sekundową dokładnością nad południowym brzegiem Anglii. Obowiązywała cisza radiowa, a to dlatego, aby niemieckie stacje podsłuchowe nie mogły nas za wcześnie zlokalizować, co dałoby im możliwość skutecznej interwencji. Radio służyło do

dowodzenia, wolno go było używać dowódcy dopiero po przerwaniu cizy przez kontrolera ze stanowiska dowodzenia lub grożącego niebezpieczeństwa ze strony myśliwców wroga. Naturalnie, gdy dochodziło do walki, radia mógł używać każdy pilot w ważnych sytuacjach powietrznych — ostrzegał, informował, potwierdzał komendy.

316 dywizjon uplasowałem z lewej strony całego szyku, o 2 000 stóp wyżej od 302 dywizjonu. Na wysokościomierzu zanotowałem wskazante: byliśmy na wysokości 25 000 stóp. Pod nami rozpostarł się szeroki pas kanału La Manche, nie było widać brzegów Francji. Pochyleniem samolotu na boki dałem znak do uformowania szyku bojowego. Przy mnie pozostał tylko Bajan. Lecieli spokojnie w bliskiej ode mnie odległości. Zupelnie jak wytrenowany, doświadczony pilot, zaprawiony w lotach nad tereny nieprzyjaciela.

Po 15 minutach lotu ukazał się nam brzeg francuski. Odcinał się od Kanału wielką rozbiłającą się fal morskich. Bajan był chyba ciekaw Francji, bo zauważyłem, że jego samolot oddalił się nieco ode mnie, widziałem, jak pochyła go lekko na boki i lawiruje.

W monotonny i spokojny dotychczas szum słuchawek helmofonu wdarł się nagle pisk o wysokiej tonacji. Wkrótce potem cisza radiowa została brutalnie przerwana.

— Oxo leader, oxo leader, swallow colling, are you receiving? — nawiązywał łączność radiową kontroler ze stanowiska dowodzenia z Anglii z dowódcą skrzydła polskiego.

— Swallow, swallow, oxo answering, receiving you loud and clear! — odpowiadał spokojnie major Janus, dowódca skrzydła. — Co masz dla mnie?

— W rejonie Amiens około 20 myśliwców wroga, ich wysokość około 15 000 stóp.

— O kay, zrozumiałem — potwierdził Janus. Wykonywaliśmy właśnie zakręt w tamtym kierunku. Lecieliśmy wciół po lewej stronie szyku, po stronie północnej, by słońce mieć od południa. Skrzydło tworzyło wielkie schody uformowane od południa na północ. Dolne dywizjony, 303 i 302, były w ten sposób ubezpieczone przez nasz dywizjon znajdujący się na górze i miały dużą swobodę w manewrowaniu.

Bajan przybliżył się teraz do mego samolotu i uplasował z lewej strony. Był opanowany i spokojny. A przecież wykonywał wtedy swój pierwszy lot bojowy. Z praktyki wiedziałem, że początkujący pilot w lotach nad tereny wroga, po pierwszym ostrzeżeniu o myśliwcach wroga, ulega mniej lub bardziej podnieceniu, wierci się swym samolotem, przeszkadza innym, rozbija niejednokrotnie szyk. A tymczasem Bajan nie zdradzał najmniejszego zdenerwowania. Widziałem, jak bacznie obserwuje przestrzeń, jak odwraca głowę w przeciwną ode mnie stronę.

Nagle przywitała nas dość celną salwą pocisków artylerii niemieckiej. Szrapnele, jak czarne baranki, pojawiały się przed nami i z boku od nas. Wykonałem dość gwałtowny unik. Bajan nie odstąpił od szyku ani na moment.

— Oxo leader, jesteście o 20 mil od samolotów nieprzyjaciela, ich wysokość około 20 000 stóp — zakomunikował kontroler ze stanowiska dowodzenia.

— Zrozumiałem — odpowiada oxo.

W dolnych dywizjonach zauważyłem wzmożony ruch samolotów. Janus tymczasem wydał do mnie komendę:

— Zefir leader, ubezpieczaj nas z góry, my przyjmujemy walkę.

— O kay! — potwierdziłem. W duchu jednak żałowałem, że to my właśnie jesteśmy na górze, a nie na dole.

Wkrótce potem, nieco z lewej strony w dole, pojawiły się sylwetki Messerschmittów. Lecieli rojem w przeciwnym do naszego kierunku. Lot ich był spokojny, widocznie nie zauważyli naszych „Spitfire’ów”, znajdujących się po stronie słońca.

— Uwaga „Wozy” i „Rafalki”! — mówi oxo, Messery z lewą, atakujemy! — wydał komendę Janus, wykonując równocześnie zwrot bojowy w kierunku nieprzyjacielskich samolotów.

W dole od nas rozpoczęła się osłona walka powietrzna. Messerschmitty zwinęły się głębokim wirażem w ciasny krąg, ale wkrótce, atakowane przez nasze „Spitfire’y”, poszły w rozsypkę. Wulka zamieniła się w pojedynek powietrzny.

Zatoczyłem nad nimi krąg, wciąż obserwując bacznie, czy z góry nie grozi naszym jakieś niebezpieczeństwo. Nagle od strony słońca zauważyłem parę Focke Wulfów — 190. Myśliwcy niemieccy nie widzieli nas, nurkowali w stronę toczącej się pod nami walki. Byli blisko mnie i Bajana, nie miałem czasu na wydanie odpowiedniej komendy. Szarpnąłem dźwignię obrotów silnika i przeciąłem im drogę, a biorąc jednego z nich na celownik, uruchomiłem broń pokładową. Nie spodziewali się widocznie naszej interwencji, bo zmienili gwałtownie kierunek lotu, starając się ostrym wywrotem uciec spod ognia „Spitfire’ów”. Równocześnie Bajan zbliżył się do drugiego Focke Wulfa i uderzył w niego salwą działek i karabinów maszynowych. Katem oka zarejestrowałem, że za niemieckim myśliwcem, uciekającym co sił w silniku, pojawił się warkocz ciemnego dymu. Znak, że został trafiony przez Bajana.

Goniłwa za nimi byłaby bezcelowa, musieliśmy zawrócić na swoje miejsce, na nowo uformować rozluźniony nieco szyk 316 dywizjonu i zająć się ubezpieczaniem kolegów od góry.

Wkrótce było po walce. Skrzydło na nowo zebrało się razem i skierowało na północ w stronę Kanału i Anglii. Nie niepokoje ni już ani przez myśliwce niemieckie, ani przez artylerię przeciwniczą, opuściliśmy teren Francji. Kanał w tym miejscu jest wąwszy, przecieliśmy go więc szybko, zniżając się na zwiększonej prędkości.

Na wysokości 10 000 stóp odpiąłem maskę tlenową. To samo zrobił Bajan, wciąż trzymający się blisko mego samolotu. Na twarzy jego malowało się zadowolenie, uśmiechał się do mnie. Odważem się mu się tym samym, a na znak, że dokonał „good job’u”, pokazałem mu kciuk prawej ręki. Chciało mi się podzielić z nim wrażeniami przez radio, ale powstrzymałem się, bo przecież dyscyplina lotnicza nie zezwalała na to. Nie mogłem dawać swym podwładnym złego przykładu.

Uczyniliśmy to dopiero po wylądowaniu na lotnisku w Heston. Bajan był podekscytowany wrażeniami, jakich doznał w tym locie. W swoim pierwszym locie bojowym, zakończonym sukcesem.

Zaraz po locie zarządziłem zbiórkę pilotów, aby omówić z nimi przebieg lotu i podzielić się uwagami. Naszą walkę z Focke Wulfami widziałono dobrze, ale ponieważ następne „Spitfire’y” były dalej od nas, nie mogły wziąć udziału w rozprawie z nimi. Zresztą Focke Wulfy miały w nurkowaniu przewagę prędkości. Stwierdzono natomiast, że salwa broni pokładowej „Spitfire’a” Bajana była celna i spowodowała uszkodzenie niemieckiego samolotu, widziano ciemny dym z jego ogonem.

Po dyskusji Bajan zabrał głos. Zazdrościł nam serdecznie, że możemy latać w tak świetnym zespole. Podziwiał nasz upór walki z wrogiem, mistrzowskie opanowanie lotu w szyku, opanowanie pilotażu, spostrzegawczość, wspaniałe refleksy wobec zmieniającej się co chwila sytuacji powietrznej, był pełen uznania, że w dywizjonie panuje tak wysoka dyscyplina lotnicza. Cieszył się, że mógł wykonać swój pierwszy lot bojowy w naszym gronie.

Potem serdecznie uściśnął dłoń każdego pilota. Odprowadziłem go do samochodu. Twarz miał jeszcze rozpromieniona, ale zauważyłem na niej objawy zmęczenia.

— Panie kapitanie — powiedział do mnie — jeszcze raz serdecznie dziękuję za wspaniałą przygodę lotniczą. Zazdroszczę panu zdrowia i młodości.

Popatrzyłem na jego lewą dłoń. Kikuty palców były sine, bezkrwiste, nacierał je prawą dłoń. Z kieszeni jego munduru wystawał metalowy haczyk.

1) Wing commander Bader, słynny brytyjski as myśliwski, stracił obie nogi w wypadku lotniczym. Skonstruowano mu protezy. Nie używał laski. Dowodził dywizjonem, a następnie skrzydłem. Zestrzelił 21 niemieckie samoloty, nim w 1941 roku sam został zestrzelony nad Francją i dostał się do niewoli. Był wielkim przyjacielem polskich myśliwców w Anglii.

2) Królewskie Siły Powietrzne — dowództwo lotnictwa myśliwskiego.

3) Oxo — kryptonim dowódcy skrzydła, swallow — stanowiska dowodzenia. Oxo dowódca, jak mnie słyszysz? Słyszysz cię głośno i wyraźnie.

4) Samoloty 302 dywizjonu miały na kadłubach litery WX, stąd często nazywano je Wozy. 303 miał litery RF — stąd Rafalki.

5) Dobra robota.



U góry na lewej stronie: Zdjęcie pik. pil. Jerzego Bajana z 1945 roku. Wyżej: Zdjęcie z 1932 roku, kiedy to Jerzy Bajan w stopniu kapitana pilota był szefem polskiej ekipy na zawodach Challenge 1932 w Berlinie.

W początkach 1920 r. udała się do Włoch polska misja wojskowa dla wybrania właściwego typu samolotu myśliwskiego i wywiadowczego. Umowę sfinalizowano z zakładami Ansaldo w Turynie, na dostawę samolotów myśliwskich „Balilla” oraz samolotów obserwacyjnych SVA (Spar - Verduzzio - Ansaldo) w ilościach: 35 płatowców „Balilla”, 80 płatowców SVA i części zamienne. Samoloty te miały być dostarczone do Polski do dnia 10.III.1920 r. Z powodu strajków robotniczych we Włoszech, zakupiony sprzęt dotarł do Polski jednak dopiero w końcu sierpnia 1920 r. Równocześnie z tym sprzętem zakupiono licencję na budowę samolotów wywiadowczo-bombardujących Ansaldo A-300 i myśliwców „Balilla”. Budowę licencyjną podjęła w połowie 1920 r. pierwsza polska wytwórnia samolotów „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie. Pierwsze 15 samolotów przekazano wojsku wiosną 1921 r. Produkcja krajowa tych niezbyt dobrze konstrukcyjnie rozwiązanych samolotów okazała się tragiczna w skutkach. Mnogość śmiertelnych wypadków wskutek pęknięcia dźwigarów i odpadania skrzydeł oraz wpadania samolotów w silne drgania (mimo wielu zmian konstrukcyjnych wprowadzonych przez wytwórnię „Plage i Laśkiewicz”), przyczyniły się do wstrzymania produkcji i wycofania sprzętu ze służby. W okresie od połowy 1920 r. do 1923 wyprodukowano w kraju ponad 150 myśliwców „Balilla”. Ostatnie egzemplarze skasowano w 1934 r.

Samolot 1-miejscowy konstrukcji drewnianej. Silnik 8-cylindrowy chłodzony cieczą SPA. 6A o mocy 230 KM. Uzbrojenie: 3 zsynchronizowane k. masz. Vickers.

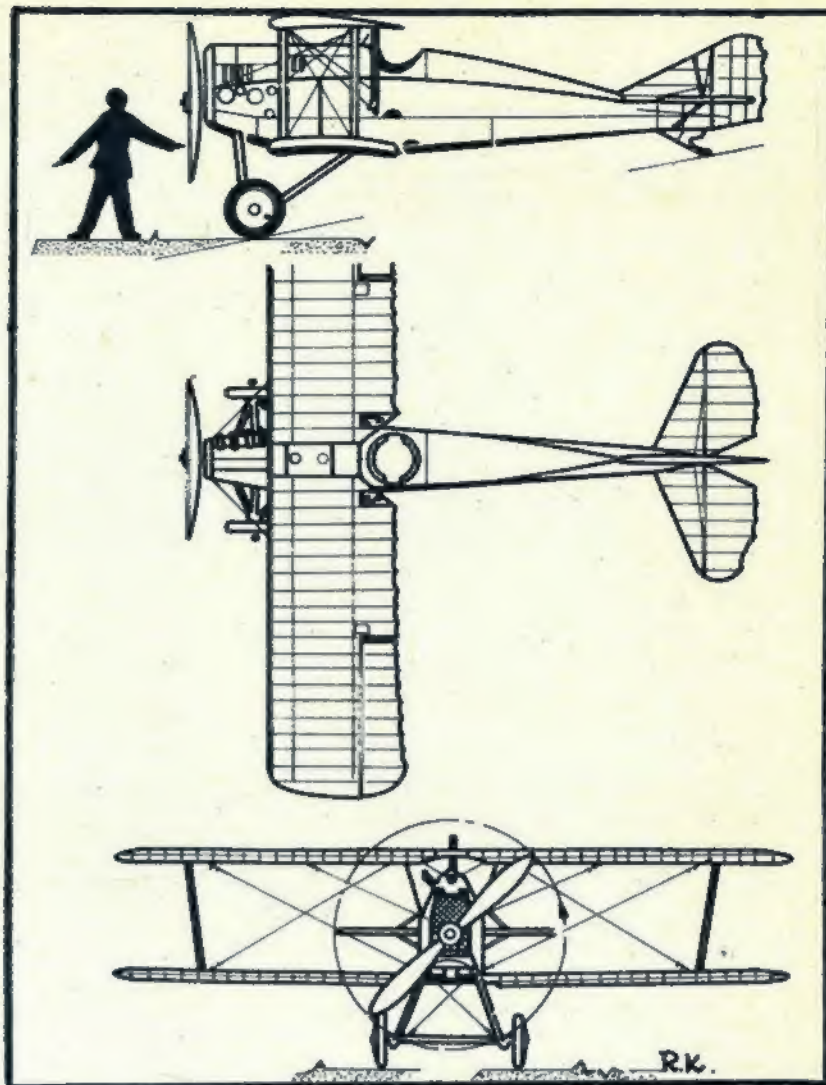
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,40 m, długość — 5,97 m, wysokość — 2,43 m, pow. nośna — 21,25 m².

Ciężary: Ciężar własny — 623 kG, ciężar w locie — 870 kG.

Osiągi: Prędkość max. — 220 km/h, prędkość lądowania — 60 km/h, czas wznoszenia na 5 000 m — 17 min., pułap — 6 000 m, zasięg — 550 km.

RYSZARD KACZKOWSKI



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

NA ROCKWELL OY-10A „BRONCO”

W 1964 r. nastąpiło rozstrzygnięcie konkursu Marynarki USA, na projekt lekkiego uzbrojonego samolotu rozpoznawczego, przystosowanego również do zwalczania partyzantów. Spośród 7 projektów wyróżniony okazał się projekt NA-300, zgłoszony przez zakłady North American. Zbudowano 7 prototypów, z których dwa pierwsze oblatano w lipcu i grudniu 1965 r. Zamówiono łącznie 223 samoloty. Część z nich bierze udział w brudnej wojnie w Wietnamie, gdzie „Bronco” ponosi duże straty.

Samolot może być przystosowany do wielu zadań, jak rozpoznawanie, dozór pola walki, eskortowanie lub zwalczanie śmigłowców, loty szturmowe, zrzut sprzętu, dowóz zopatrzenia lub ewakuacja rannych. 18 samolotów zamówionych przez NRF (z dodatkowym silnikiem odrzutowym; o prędkości 600 km/h) ma być użyte do holowania celów powietrznych.

„Bronco” jest dwumiejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym grabietoplatem konstrukcji metalowej, zbudowanym w dość niezwykłym układzie. Skrzydła o stałym profilu. Sterowane ręcznie, dzielone lotki są uzupełnione przy małych prędkościach spoilerami. Klapy dwuszczelinowe uruchamiane hydraulicznie.

Kadłub-gondola w przedniej, oszklonej części mieści 2 członków załogi na wyrzucanych fotelach. Z tyłu pod płatem mieści się ładownia o pojemności 2m³, która może być powiększona do 3 m³ po usunięciu tylnego fotela. Może wtedy pomieścić do 1 450 kG ładunku, 5 spadochroniarzy lub 3 rannych na noszach i sanitariusza.

Podwozie trójkołowe, wciągane. Golenie typu wahaczowego z amortyzatorami, oleopneumatycznymi o dużym skoku. Silniki turbinowe AllResearch T-76 o mocy 715 KM każdy. Zbiorniki w skrzydłach (975 l).

Uzbrojenie: 4 k. masz. 7,63 mm umieszczone w krótkich skrzydłach u dołu kadłuba, pod którymi mieszczą się 4 zamki do bomb (po 370 kG) i jeden centralny o udźwigu 544 kG (np. dla dodatkowego zbiornika paliwa). Pod skrzydłami — uchwyty dla pocisków „Sidewinder” (J. S.).

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,19 m, długość — 12,67 m, wysokość — 4,03 m, pow. nośna — 27,9 m².

Ciężary: Ciężar własny — 3 160 kG, ciężar całkowity — 4 694 kG, ciężar max. — 6 563 kG.

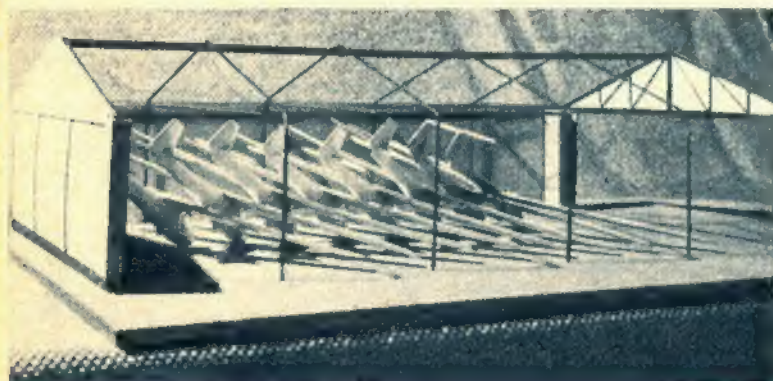
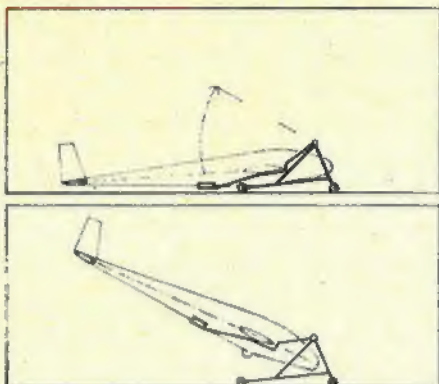
Osiągi: Prędkość (0 m; bez uzbrojenia) — 452 km/h, rozbieg — 268 m, dobieg — 228 m, promień działania (ciężar max.) — 367 km, zasięg max. — 2 300 km.



HANGAR

Konstruktorzy wciąż poszukują nowych rozwiązań hangarów szybowcowych. Oto najnowszy przykład. W hangarze o wymiarach $25 \times 15 \times 4,5$ m (wysokość) mieści się 15 szybowców i 6 przyczep transportowych. Każdy szybowiec znajduje się na specjalnym, swrotnym wózku, obsługiwanym przez 2 osoby. Szybowce są ustawiane skośnie, przy czym jedno skrzydło niemal dotyka posadzki, a drugie znajduje się 2-3 m wyżej.

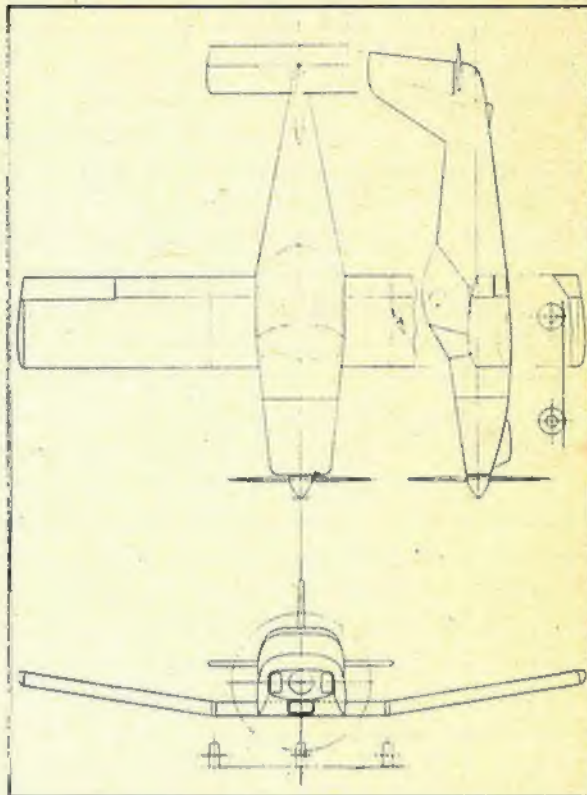
Na rysunkach — zasada hangarowania, na zdjęciu — model hangaru.



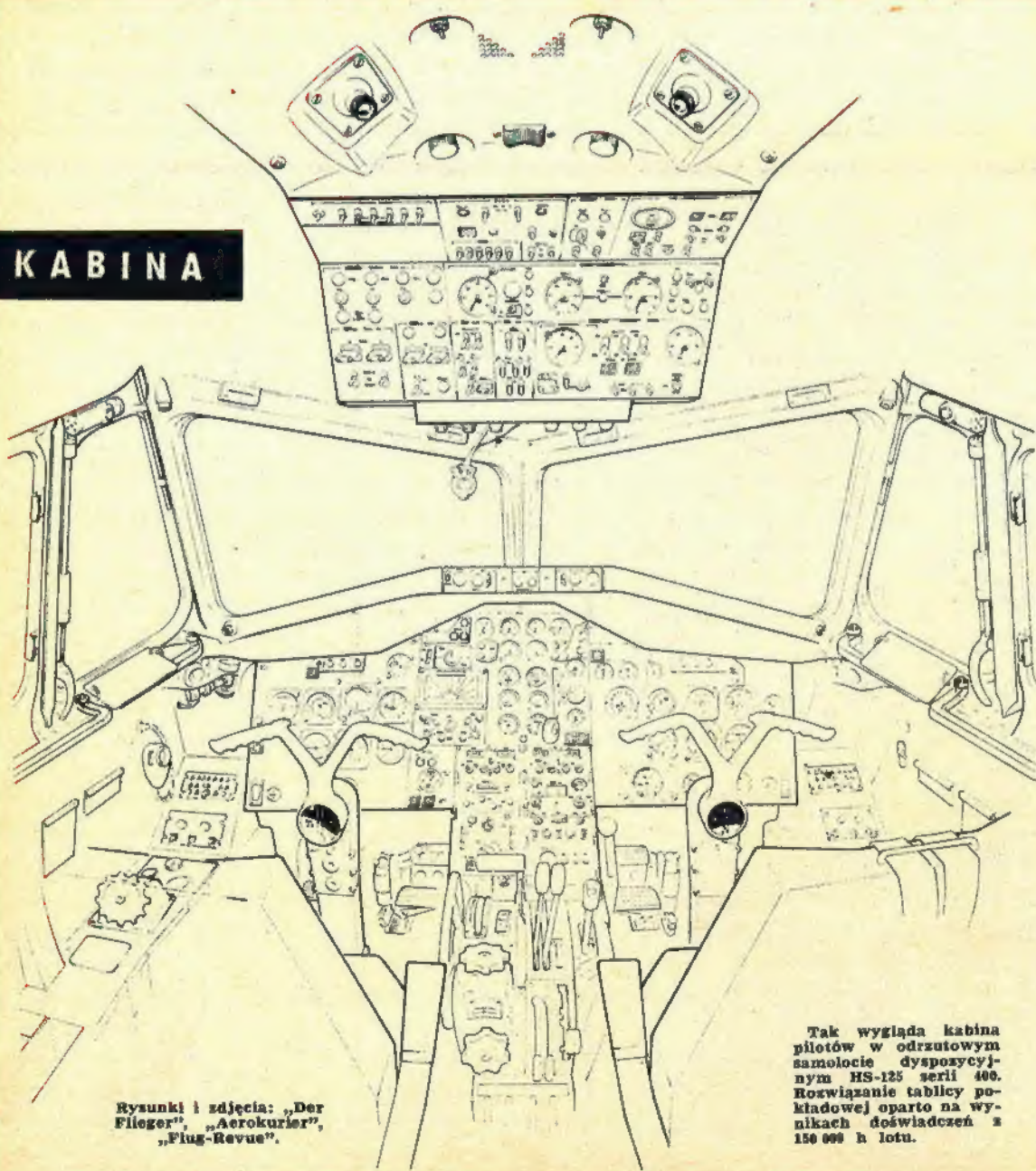
SAMOLET AMATORSKI

„Sprite”, to nowy 2-miejscowy samolot amatorski zbudowany w Anglii. Skrzydła i usterzenie poziome — składane. Konstrukcja metalowa. Podwozie 3-kołowe (stałe lub wciągane). Miejsca załogi — obok siebie. Dwusiler. Silnik RR-Continental 0-290A o mocy 100 KM (do 150 KM). Zbudowano na razie 3 prototypy. 50 dalszych samolotów znajduje się w budowie.

Rozpiętość — 7,3 m, długość — 5,3 m, wysokość — 2,45 m, pow. nośna — 8,9 m², wydłużenie — 6. Ciężar własny — 385 kg (w tym bagaż 21 kg i 114 l paliwa), ciężar całkowity — 635 kg, ciężar do akrobacji — 475 kg. Prędkość max. — 216 km/h, prędkość przelotowa — 192 km/h, prędkość przeciągnięcia — 160 km/h, zasięg — 1000 km, długość startu na przeszkodę 15 m — 400 m.



KABINA



Rysunki i zdjęcia: „Der Flieger”, „Aerokurier”, „Flug-Revue”.

PILOT

Pilot z wyposażeniem przewidzianym do lotów na średnich wysokościach. Oznaczenia: 1 — końcówka zasilająca spódnie przeciwprzeciągnięciowe, 2 — końcówka mikrofonu, 3 — końcówka zasilania tlenowego, 4 — pasy spadochronu, 5 — kamizelka ratownicza, 6 — hełm, 7 — maska tlenowa, 8 — ręczny wyzwalacz spadochronu, 9 — automatyczny wyzwalacz spadochronu, 10 — spódnie przeciwprzeciągnięciowe, 11 — nasadki na buty.



Tak wygląda kabina pilotów w odrzutowym samolocie dyspozycyjnym HS-125 serii 400. Rozwiązanie tablicy pokładowej oparto na wynikach doświadczeń z 150 000 h lotu.